RSMAGASINET

WWW.REDNINGSSELSKAPET.NO

RS(+)



/04

2013

KR 69

REDNINGSMANN BLE LIVBØYE FOR 10-ÅRINGEN ASK HEINE


Jeg ser fjernt, jeg ser nært
jeg ser helt krystallklart.
Simrad´s nye bestselger - den helt utrolige 4GTM Bredbåndsradaren.
En kombinasjon av avansert målseparering og strålebredde justering. Simrad 4G Bredbåndsradar rydder unna all tvil en gang for alle og leverer sylskarpe radarbilder inntil 32 nautiske mil. Med minimalt strømforbruk og mindre stråling enn en mobiltelefon, er dette den ideelle radaren du trygt kan bruke på de fleste fritidsbåter.
4G Bredbåndsradar er kompatibel med NSS, NSE & NSO kombi displayer (NSS12 vises over.)
I AM SIMRAD
5 YEAR SIMRAD Advantage SERVICE
www.simrad-yachting.com
- alltid på bølgelengde
ProNav
ProNav as, Egersund - Telefon 51 46 43 00 - Faks 51 49 21 00 - E-mail: mail@pronav.no - www.pronav.no

RSMAGASINET

UTGIVER:
Redningsselskapet
Drammensveien 288
Postboks 103, 1325 Lysaker
E: post@rs.no
T: 06757
NO 954 360 709 MVA

ANSVARLIG REDAKTØR:
Frode Pedersen
E: frodep@rs.no
T: 907 22 391

REDAKSJONSSJEF:
Tanja Krangnes, redaksjonssjef
E: tanjak@rs.no
T: 907 37 421

REDAKSJONEN:
Eli Strand, journalist
E: eli.strand@rs.no
T: 905 30 485
Leif Magnar Øveraas
E: leif@rs.no
T: 920 57 744
Sofi Lundin, journalist

KOMMUNIKASJONS- OG MARKEDSSJEF:
Erik Giercksky
E: erikg@rs.no
T: 996 47 455

ART DIRECTOR:
André Van Ingelgem,
Leonberg Reklamebyrå

TRYKK/FERDIGGJØRING:
Vestjysk Rotation AS
ISSN 1894-1982

UTSENDELSE:
Bladet sendes Redningsselskapets medlemmer, kunder i Redningsselskapets småbåtregister og faste støttespillere.
Opplag: 179 500
Pris løssalg: 69 kr

FORSIDEBILDE:
Foto: Tanja Krangnes

ANNONSER:
Salgs Forum AS
Augelandsmyrå 2, 4016 Stavanger
T: 51 31 57 00 / F: 51 31 57 01
E: post@salgs-forum.no

MEDIEPLAN 2014:

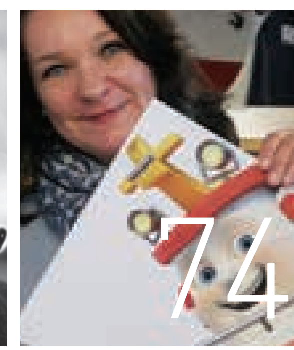
Utgave	Materiellfrist	Utgivelsesdato
RS Magasinet 1/14	07.02	03.03
RS Magasinet 2/14	16.05	16.06
Kystguiden 2014	16.05	16.06
RS Magasinet 3/14	22.08	22.09
RS Magasinet 4/14	03.11	01.12

WWW.RS.NO

Innhold







Faste spalter

Våre samarbeidspartnere



FRODE PEDERSEN
ANSVARLIG REDAKTØR
frodep@rs.no

HER MÅ DET TAS GREP!

I april neste år er det to år siden rapporten om «Sikkerhet ved bruk av fritidsbåt» fra Sjøfartsdirektoratet ble lagt frem. Den var bestilt av Handels- og Næringsdepartementet, og selve utvalgsarbeidet ble ledet av sjøfartsdirektør Olav Akselsen. Et godt stykke arbeid, men oppfølgingen står til stryk – i god politisk tradisjon, vil mange båtfolk mene. Det politiske engasjementet for fritidsbåtfolket bør ikke ende i en skuff, slik det nå ser ut til at denne rapporten gjør.

Jeg mener uansett at denne rapporten ikke bør få spille større rolle enn som et høringsnotat. Til det har den alt for mange vage konklusjoner på det som faktisk er viktig på en sterkt uregulert sjø.

Kanskje litt som å banne i kirken, når vi nå har en regjering sprunget ut av gamle liberale tradisjoner og holdninger. Men mengde båter, størrelse og fart tilsier en helt annen tilnærming. «To pilsnere i en snor» er lykken for mange, men når det går unna i 35 knop, kan alkohol raskt bidra til å rasere sommerdrømmene.

Vi som jobber med redning, assistanser og forebyggende sjøsikkerhet vet at det er mye vi kan bli bedre på her i landet. For å oppnå det, må vi faktisk tørre å ty til noen viktige reguleringer.

Sett i lys av de siste års spektakulære og alvorlige ulykker, bør et påbud om å bruke vest i åpne båter i fart være et selvfølgelig tiltak for å redusere risiko. For de som mener at det ikke er grunn nok for å bruke vesten, vil jeg sitere en av våre meste erfarne skipsførere, Kai Jensen:

– Om du ikke har noen annen grunn for å ta på deg vesten, så gjør det i respekt for dine pårørende og redningsfolkene. Vesten kan utgjøre forskjellen mellom å finne deg i live eller ikke å finne deg i det hele tatt. Det å ha en grav å gå til, er faktisk viktig om det verste skulle bli utgangen. At dyre redningsaksjoner pågår i dagevis fordi noen absolutt ikke vil ha på seg vest, er stupid og en enorm påkjenning både for oss som driver redning og dem som står på land og venter på svar, sier Jensen.

Slik det fungerer i dag, har vi lokale fartsbegrensninger som virker mot sin hensikt og provoserer mer enn de faktisk virker regulerende. Hvorfor? Jo, fordi det i dag ikke finnes systemer som kan varsle om hvor fartsgrensene befinner seg, og når og hvor de gjelder. Her bør man kanskje vurdere å gå inn for en tredelt inndeling for hele landet: 5 knop, 15 knop og fri fart. Rundt naturreservater bør det i sesongen merkes bedre med flytebøyer.

Kompetanse i form av gode internasjonale sertifikater burde ha kommet for lenge siden. Et båtførerbevis som ikke stiller krav til praktisk opplæring, er som å si at du kan bli din egen lege hvis du har tilgang på et medisinsk leksikon. Her mener politikerne at de tok grep for to år siden, da de innførte pålegg om båtførerbevis for personer født etter 1980 – på tross av at alle statistikker viser at det er personer født før 1980 som drukner og nynner på visa om at to pilsnere i en snor hører sjøen til.

Det er merkelig at politikerne ikke her har lyttet til fagkunnskapen som blant annet Kongelig Norsk Båtforbunds generalsekretær Reidar Kjelsrud har ført ordet for i mange år. Han mener dagens krav til båtførerutdanning er alt for dårlig, og at det bør stilles strengere krav til praktisk erfaring for de som skal føre båt.

Norge tiltrådte en FN-resolusjon i 2011 om at vi skulle begynne å utstede ICC, som betyr International Certificate of Competence. Foruten legeattest og muntlige og skriftlige eksamener, skal det stilles krav til praktisk sjømannskap og båtkjøring. Det utstedes kun et fåtall av dette beviset i Norge. Hvorfor så få har søkt om dette utvidede beviset, kan man jo bare spekulere på – kanskje det er for dårlig kommunisert? En annen bekymringsmelding burde jo også oppta myndighetene: Det er synkende deltagelse på båtførerkursene.

KNBF har for lenge siden tatt til orde for å innføre en tilleggsutdanning for førere av raske båter. De siste årenes ulykker viser at dette kanskje er riktig vei å gå. Norge har faktisk ikke tilbud om slik utdanning ennå. Selv har jeg valgt å øke kompetansen i hurtigbåtkjøring i Sverige. Der drives det praktisk opplæring for personer som ønsker utvidet kompetanse i navigasjon og hurtigbåtkjøring, underlagt det svenske sjøfartsdirektoratets regelverk.

For meg handler dette om alt annet enn reguleringer og påbud. Det handler om å gjøre seilasen tryggere for alle om bord. Kompetanse gir status.

I debatten om man skal kjøpe båt eller ikke, vet jeg at den kvinnelige delen av besetningen mener at trygghet og sikkerhet betyr alt! Det er noe å tenke på for den middelaldrende mannen som så gjerne vil komme seg på sjøen.

Vett og kompetanse kan aldri under-vurderes.









▲ **Eskimorulle:** Tommy Gaupholm avslutter alltid turen med en eskimorulle eller to.

▼ **Fellesskap:** Inge Kvam f.v., Oddvin Orvedal, Ingerid Gjessing og Tommy Gaupholm padler året rundt i den vakre skjærgården i Os.

Klokka er tre en lørdag ettermiddag i Os i Hordaland. Sjøen er blikkstille, og temperaturen ligger på behagelige 12 grader i slutten av oktober.

Rundt Oslofjorden, der jeg har bodd de siste 20 årene, har kajakkene forsvunnet fra sjøen for denne sesongen. Men her kan man padle seg gjennom mørketida.

NÆRMERE NATUREN

Os Padleklubb består av rundt 40 entusiaster i alderen 20-60 år, med ulik bakgrunn og ferdighetsnivå. Denne lørdagen har de lovet å ta meg med på det som er min aller første «ordentlige» padletur.

– Det er aldri for sent å begynne å padle, beroliger leder Ingerid Gjessing.

Selv har hun padlet i 15 år og har selvfølgelig ingen planer om å gi seg.

– Nærheten til naturen, ingen motordur og en enorm frihetsfølelse er det som gjør dette til min store lidenskap, sier hun.

På sine mange padleturer i skjærgården rundt Os samler hun krefter i en hektisk hverdag, samtidig med at hun får god trening i vakre omgivelser.

SIKKERHET I HØYSETET

Før vi skal padle ut mot Bjørnefjorden denne ettermiddagen, er det klart for en sikkerhetssjekk. Ingerid og gjengen hennes må vite om jeg har padlet før og om jeg vet hva jeg skal gjøre dersom kajakken plutselig kantrer.

Jeg kan forsikre dem om at jeg er en habil svømmer, men at dette er den første skikkelige padleturen min. I tillegg avtaler vi at dersom kajakken går rundt, må jeg løsne spruttrekket, skyve meg ut av kajakken og holde meg fast i den.

– Før vi starter, tar vi alltid en liten prat i gruppen om hvor vi skal og hva som er formålet med turen. Det er også viktig å vite hvem som er med på turen, sånn at vi tilpasser turen etter folks ferdigheter, sier Ingerid.

Vel vitende om at jeg er det svakeste leddet, setter jeg stor pris på denne informasjonen.

TRYGGERE SAMMEN

Padleinteressen i Norge har økt kraftig de siste årene. I Norges Padleforbund har de registrert en økning på rundt ti prosent i medlemsmassen pr. år. Men den organiserte delen av padlingen utgjør bare en liten del av padlerne. Man regner med at det finnes nesten 200 000 padlere totalt, mens kun 16 000 av disse er med i en klubb.

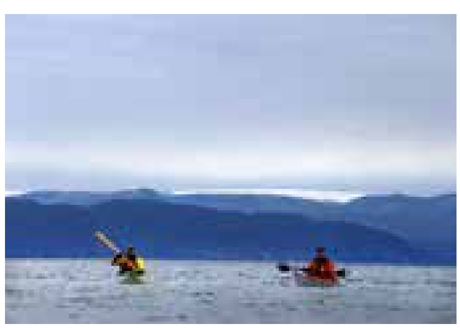
– For oss er det både nyttig og gøy å være en del av et fellesskap. Her trener vi på å redde hverandre, følger felles kurs og drar på spennende turer sammen, sier Ingerid.

Som leder i klubben er hun hele tiden opptatt med å identifisere risikoelementer, for så å sette inn tiltak mot dem.

– Det kan sammenlignes med å skifte til vinterdekk når du har hørt på værmeldingen at vinteren er på vei. Det er sånn vi forsøker å jobbe, sier hun.

DER INGEN SKULLE TRU...

Padlerne fra Os rangerer naturlig nok sitt eget paradis høyest. Her har de tilgang på trange sund og holmer og skjær, og kun noen padletak unna åpner Bjørnefjorden seg, med utsikt opp mot den mektige Folgefonna. Men gjengen har også andre favoritter. Nærøyfjorden, som også er en del av verdensarven vår, er populær blant padlere verden over.



Folgefonna som kulisse: Noen padletak unna ligger Bjørnefjorden med Folgefonna i bakgrunnen.

– Det fine med å være i kajakk er at man når som helst kan gå i land og utforske naturen på egen hånd, ivrer Ingerid. Både her og i Hardangerfjorden har hun flere ganger besøkt steder som mange vil kjenne igjen fra TV-serien «Der ingen skulle tru at nokon kunne bu».

– Uansett er vi privilegert som bor i et område der landskapet er så variert og innbyr til turer uansett årstid, sier Ingerid.

OVERRASKELSEN ER DERFOR STOR DA JEG FÅR HØRE AT JEG HAR TILBAKELAGT EN DRØY MIL.

TIPS

OS PADLEKLUBBS RÅD FOR RISIKOHÅNDTERING

- Turplanlegging – hvem, hva, hvor og når
- Erfaring – bedøm situasjonen og vurder marginer
- Ferdigheter og utstyr – hva kan gjennomføres med de ressurser som er tilgjengelige, og hvilke konsekvenser får det om det skjer et uhell
- Ta med sikkerhetsutstyr, pumpe, årepose, reserveåre, tauline, førstehjelpsmateriell, fjellduk, reparasjonsutstyr, nødproviant og vann
- Bruk alltid redningsvest
- Kle deg etter vanntemperaturen
- Bruk hjelm når forholdene tilsier dette
- VELG TUR ETTER EVNE!

VESTLAND, VESTLAND...

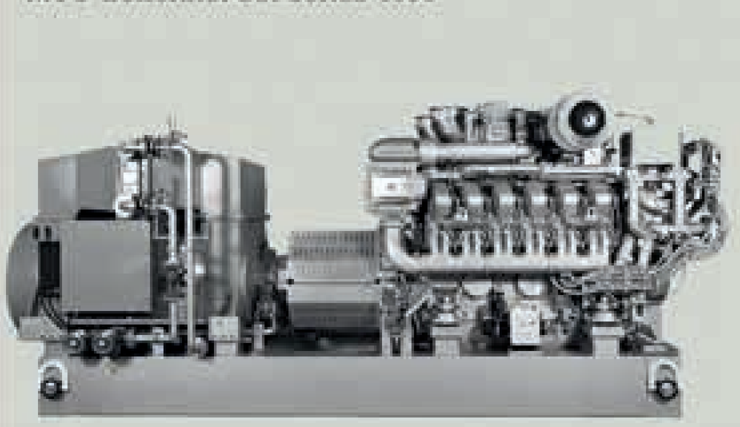
Mens vi orienterer oss tilbake, er jeg fornøyd med å være hundre prosent tørr og varm og ha sluppet unna uten erfaringen med å kantre i kajakk. Jeg regner med å ha tilbakelagt et par kilometer på denne jomfruturen, og overraskelsen er derfor stor da jeg får høre at jeg har tilbakelagt en drøy mil.

– Akkurat passe for en nybegynner, sier Ingerid, men må innrømme at turene som regel blir lengre når de ikke har med nybegynnere.

Uansett er jeg godt fornøyd med turen, og merker allerede at jeg er blitt litt religiøs i forhold til den nye hobbyen min. Jeg kjenner på ambisjonen om å melde meg inn i en klubb og dyrke denne lidenskapen året rundt. Så kommer jeg på at jeg faktisk bor i Oslo, med et annet klima og en ikke fullt så spennende skjærgård.

Drømmen om å flytte tilbake til Vestlandet blir plutselig veldig påtrengende... ■■







Synlighet.
Erik Kristoffersen har funnet opp en padleåre som man kan se i mørket og på radaren.

PADLERNE INN PÅ RADAREN

MANGE SLITER MED Å FÅ ØYE PÅ PADLERNE. DEN ERFARNE SEILEREN OG BÅTMANNEN ERIK KRISTOFFERSEN TOK TAK I SAKEN OG SKAPTE EN PADLEÅRE SOM BÅDE ER SYNLIG I MØRKET OG BLIR FANGET OPP AV RADAREN. **TEKST OG FOTO:** *Eli Strand*

Gjennom egne og andres erfaringer konstaterer Erik Kristoffersen at det blir stadig flere padlere. Han har også følt på kroppen hvordan det er å nesten kjøre på en padler. Det er noe han for enhver pris vil unngå å oppleve igjen.

LITEN BÅT

Kristoffersen tror mange padlere ikke selv tenker på hvor små og nesten usynlige de kan være for større båter.

– Jeg tror mange padlere føler seg veldig trygge, fordi de selv kan se de store båtene veldig godt. De tenker rett og slett ikke på at de selv er veldig små og skiller seg lite ut fra omgivelsene, og at det ofte er vanskelig for oss som kjører de større båtene å se dem, sier han.

Etter nesten-ulykken bestemte han seg for å prøve å gjøre noe med saken og kontaktet 3M for å se hva de kunne tilby.

– Jeg endte opp med en løsning der halve padleåra er dekket med aluminium, og den resterende delen med selvlysende refleks. Målet er å få produsenten til å produsere alt i ett stykke, og få stanset ut de mest brukte åre-størrelsene. Da er det bare å lime det rett på padleåra.

TESTET AV REDNINGSSKØYTA

Erik Kristoffersen tok selv kontakt med mannskapet på RS «Bjarne Kyrkjebø» for å få testet oppfinnelsen og sjekke om den faktisk virket.

Den fluoriserende og selvlysende delen av padleåra var lett å se fra skøyta. Spenningen var knyttet til om delen med aluminium ville slå ut på radaren. Kristoffersen tok med barnebarnet sitt ut i en liten optimistjolle for å se hva som skjedde da hun begynte å padle noen hundre meter fra redningsskøyta.

Inne i redningsskøyta var det lett å se på radaren at dette virket etter hensikten. Med én gang padleåra var oppe i lufta, ga det store utslag på radaren.

– Dette fungerte jo nesten bedre enn forventet, sier en opprømt Erik Kristoffersen.

Nå har han kontaktet firmaet A2G som skal sette sammen de forskjellige elementene til et «safety kit» for padlere, andre mindre båter og seilbrett. ■■

DRØMMEDAG MED HELTEN SIN



DA TV-SERIEN «REDNINGSSKØYTA» FULGTE REDNINGSMANN HÅVARD VEDVIK PÅ JOBB FORRIGE HØST, SÅ NIÅRINGEN ASK HEINE NEFJEN HVER ENESTE EPISODE. GJENNOM SKJERMEN BLE DEN MARITIME REDNINGSMANNEN EN LIVBØYE FOR GUTTEN SOM HADDE MISTET LILLESØSTEREN SIN.

TEKST OG FOTO: *Tanja Krangnes*

En spinkel, svartkledd skikkelse står og speider utover Lysakerfjorden, klar for å mønstre på redningsskøyta «Bergesen d.y.». På genserryggen lyser Redningsselskapets logo i hvitt. Etter jevnlig bruk gjennom et helt år, er de påsydde bokstavene litt frynsete i kanten. På framsida er «Redningsmann Nefjen» innbrodert.

– Ask Heine ville ha samme hårklipp som redningsmann Håvard på TV. Og siden jeg er frisør, var det bare å sette ham i stolen og klippe og barbere, forteller pappa Håvard.

Førstereisgutten er spent og litt ordknapp, han har drømt om denne dagen i snart ett år. Så kommer maritim redningsmann Håvard Vedvik gående på brygga.

– Er det du som er Ask Heine? spør han, og bøyer sine 196 centimeter ned for å håndhilse.

– Ja, bekrefter Ask Heine alvorlig og titter opp på sitt store forbilde som har invitert storebror Vetle (11), pappa og ham på en drømmedag med redningsskøyta.

FORANDRINGEN

Høsten 2011 måtte Ask Heine si farvel til lillesøster Erle.

– Hun ble født så alt for tidlig og var lungesyk. Til slutt var det ikke forenlig med liv. Vi måtte skru av respiratoren, forteller faren, Håvard Nefjen.

– Vi gikk nesten i transe i tida etter at vi mistet henne. Ask Heine slet veldig.



Én stor og én liten redningsmann. Håvard Vedvik og Ask Heine stortrives om bord på RS «Bergesen d.y.».

Ett tungt år gikk. Så merket foreldrene at noe forandret seg. Hver kveld benket Ask Heine seg foran TVen for å følge med på «Redningsskøyta». Der skulle redningsmann Håvard Vedvik om bord på ambulansebåten «Eyr Ytterholmen» bli helten hans.

– Serien ble et utrolig positivt innslag i dagen, jeg tror rett og slett at den fikk ham på rett kjøl igjen. Hver dag lekte Ask Heine seg inn i rollen som redningsmann. Det ble et tilfluktssted der det ikke dreide seg om alt som var trist, sier faren.

▶▶

BURSDAGSØNSKET

Mens RS «Bergesen d.y.» til stor glede for Ask Heine og Vetle siger inn mot kai, finner Håvard Vedvik fram redningsvester til begge to.

– Åh! Jeg har ønsket meg en sånn vest som de har på skøytene til bursdagen min kjempelenge. Og så får jeg det nå! Tusen takk! utbryter Ask Heine. Håvard strammer den foreløpig litt for store vesten godt, og forteller brødrene at de må legge armene i kors over vesten hvis de skulle falle i sjøen – så kan de være sikre på at den holder seg på plass.

Mannskapet på redningsskøyta ønsker redningsmann Vedvik og unge redningsmann Nefjen med familie velkommen om bord. Sikkerhetsprosedyrene gås gjennom, før brødrene får innta hver sin mannskapsstol. Vetle er først ute som styrmann, veiledet av skipsfører Pål Abrahamsen, som forteller hva alle skjermer, spaker og hendler brukes til. Vel ute på fjorden får Vetle redningsskøyta opp i god fart.

– Legg over til babord, instruerer skipsfører Pål.

– Babord? spør Vetle.

– Venstre, forklarer Pål. Vetle sperrer opp øynene og gliser da båten legger seg på sida og bråsvinger.

REDNINGSMANN-SVEIS

Et stykke ut i «Redningsskøyta» fikk mormor i oppdrag å lage RS-genser til Ask Heine. Mormor Randi, som er håndarbeidslærer, klippet ut logo som hun sydde på en svart fleece-trøye. Faren fikk også et fast engasjement.

– Ask Heine ville ha samme hårklipp som redningsmann Håvard på TV. Og siden jeg er frisør, var det bare å sette ham i stolen og klippe og barbere, forteller Håvard Nefjen.

Om bord i RS «Bergesen d.y.» har unge redningsmann Nefjen overtatt styrmannsstolen. Maskinassistent Kim André Kupen går ut på dekk og stiller seg i baugen, mens Ask Heine styrer det varmesøkende kameraet mot ham slik at han vises i alle regnbuens farger på skjermen. En passerende kajakkpadler blir også «funnet».

«KJENDIS»

Via en felles bekjent fikk Håvard Vedvik høre om gutten som hadde samme sveis og hjemmelaget RS-genser. Da han sa ja til å delta i TV-serien, hadde han faktisk ikke regnet med særlig respons. Der tok han grundig feil.

– Det var helt surrealistisk. Alt fra å bli kjent igjen på Karl Johan i Oslo til å få brev om hvor fin jobb vi gjør. Jeg fikk til og med frieri på e-post! Men dette var det absolutt flotteste. Det er rørende å få vite at man er et forbilde for noen – at jobben jeg utfører gjør at noen ser opp til meg. Jeg fikk kjempelyst til å gjøre noe for Ask Heine, sier Håvard Vedvik.

– Den serien reddet ham rett og slett. Det skal du vite. Du ble en trøst, sier navnebror Håvard, far til Ask Heine. Redningsmann Håvard blir litt blank i øynene.



– DET VAR VELDIG STORT FOR OSS. EN FLOTT DAG!



Den store drømmen. Kommende redningsmann Nefjen til rors på RS «Bergesen d.y.», omgitt av sine helter f.v. Stefan Persson, Håvard Vedvik og skipsfører Pål Abrahamsen.

Kompiser.
Ask Heine med sitt store forbilde Håvard etter drømmedagen.



– DEN SERIEN REDDET HAM RETT OG SLETT. DU BLE EN TRØST!

STRIPER PÅ SKULDRENE

Redningsskøyta har lagt seg i ro på speilblank sjø. Håvard Vedvik tar på seg arbeidsdrakt og svømmeføtter og gjør seg klar til «redningsaksjon». Vetle smyger seg inn i en våtdrakt, tar på flytevest og glir litt anspent ned i det høstkalde vannet. Han hutrer og svømmer utover på ryggen. Ask Heine følger nøye med redningsmann Håvard da han hopper uti og beveger seg mot Vetle i stor fart.

– La du merke til at jeg ikke så på broren din da jeg hoppet i vannet og svømte ut mot ham? spør Håvard da redningsaksjonen er over. Ask Heine nikker.

– Jeg så på Pål på skøyta. Han viser retningen med hånda, så da kan jeg svømme helt til han viser stopptegn med håndflaten.

– Fordi det skal gå fortere?

– Stemmer, bekrefter Håvard. Han tar av seg skulderstripene og redningsmannmerket og gir dem til den langt yngre, og kommende redningsmann Nefjen.

KUL JOBB

RS «Bergesen d.y.» har lagt til kai for lunsjpause. Brødrene stiller gode spørsmål mellom matbitene. Hvilket materiale er båten laget av, hva er byggeåret, hvordan funker vannjet? Og hender det at mannskapet er sjøsyke, mon tro?

– Langt ifra! Vi blir ikke sjøsyke! benekter besetningen.

– Det er to typer sjøsyke. Først er du så sjøsyk at du er redd for å dø. Så er du så sjøsyk at du er redd for ikke å dø, sier skipsfører Pål.

Guttene ler.

– Hva skal du bli når du blir stor? spør redningsmann Håvard.

– Jeg vil kanskje jobbe på ambulansebåten i nord, svarer Ask Heine.

– Synes du det er kulest? – Ja!

– Det gjør jeg også, gliser Håvard, og konstaterer at Redningsselskapets alarmgule ambulansebåter på Helgelandskysten har gjort varig inntrykk.

RS «HÅVARD»

Ask Heine løper til bilen og kommer tilbake med en oransje redningsskøyte i lego, som har fått navnet Håvard påskrevet med svart sprittusj. Redningsmann Håvard og mannskapet på RS «Bergesen d.y.» beundrer miniutgaven RS «Håvard».

– Da han hadde bygget redningsbåten, kom Ask Heine for å vise den fram. «Åh! Har du kalt den opp etter meg!», sa jeg. «Nei, selvfølgelig ikke. Den er oppkalt etter Håvard i TV-serien» var svaret, forteller far Håvard med et smil.

REDDER MORMOR

Det har gått en måned siden Ask Heines «drømmedag» med redningsmann Håvard og redningsskøyta.

– Det var veldig stort for oss. En flott dag. Vi er rørt over at folk bryr seg. Ask Heine har nesten vært redningsmann på heltid siden da – nå med striper fra Håvard på skuldrene. I høstferien hadde vi med robåten vår opp på hytta. Mormor ble reddet av Ask Heine flere ganger hver dag, forteller far Håvard, og legger til at sønnene ønsker seg en ny TV-sesong med «Redningsskøyta».

– Men da må det være lengre episoder! forlanger de. ■■



◀ **Flott dag.** Pappa Håvard, Aske Heine og storebror Vetle med skipper Pål Abrahamsen.

▼ **Tøffe tak.** I høstferien øvet 10-åringen hver dag på redningsoppdrag med mormor.



Foto: Privat


www.toppfritid.no
UTSTYR TIL BÅT-HYTTE-FISKE-FRITID
Julegavetips!
WAECO PowerVac mobil støvsuger. Oppladbar på både 12 og 220V, god suge-effekt, flere munnstykker følger med.
Kr. 559,-
BÅTKIKKERT
8x30
1890,-
7x50
2890,-
STEINER GERMANY
STEINER er verdens ledende produsent av marinekikkerter. NAVIGATOR serien er nitrogenfylt og vanntett ned til to meter.
Hele 10 års garanti!
Kr. 1990,-
SMARTFAN
SMARTFAN sirkulerer varmen fra din ovn/peis i huset/hytta. Produserer sin egen strøm vha. termoelektrisk element. Høy kapasitet på inntil 6m3 pr. min. God garanti.
Mer info: www.iqdesign.ie
Julegavetips!
Prøv trollingfiske etter kveite, torsk, laks m.m.
CANNON
Les mer på www.toppfritid.no
CANNON og SCOTTY dyprigger og tilbehør, stangholdere m.m. Alle str. og prisklasser.
Ny nettbutikk, besøk oss i dag - se opp for gode lanseringstilbud!
MIKUNI
Monteringssett m. 10mtr. slange ++ er inkludert!
Kun 12990,-
MIKUNI MY-30
En driftsikker, dieseldrevet luftvarmer for båt, bil, hytte, maskiner. 12/24V. BESTSELGER!
Julegavetips!
12V TEINEHALER
Perfekt for småbåter.
Effekt 600W, løfter 90kg.
Kr. 3990,-
Lett å slå sammen, 3,9mtr kabel, vanntett motor.
Se etter på toppfritid.no:
tfips
Lang erfaring - etablert 1992
toppfritid
LAVE PRISER - FAGKOMPETANSE - BREDT VAREUTVALG
• Båt og motor
• Båtutstyr
• Hytteutstyr
• Fiskeutstyr
• Atv & Mc
• Tilhenger
• Verksted
Albert Moeskausv. 68, 1711 Sarpsborg. Tel: 90 66 82 80 Mail: post@toppfritid.no Web: www.toppfritid.no



Vil ha flere kvinner på sjøen

Overstyrmann Kari Skår Dahl vil ha flere kvinnelige kolleger på sjøen. Derfor samlet hun 70 kvinner i alderen 18 til 74 i Bergen for å bygge nettverk og utveksle erfaringer fra livet på sjøen.

TEKST OG FOTO: *Eli Strand*

Initiativtaker og overstyrmann Kari Skår Dahl fra Redningsselskapet er ikke i tvil om at det er behov for slike møteplasser.

– Dette var utrolig vellykket og lærerikt. Vi kvinner som jobber på sjøen har mange utfordringer, og da er det fint å kunne lære av hverandre.

– Først og fremst ønsker jeg meg flere kvinnelige kolleger. Sjøen er en fantastisk arbeidsplass, og vi trenger flere kvinner som vil satse på en maritim karriere, sier hun. Blant annet er hun bekymret for at flere kvinner går i land etter å ha fått barn og familie, og hun vil derfor at kvinner skal samles for å utveksle erfaringer om hvordan de skal kombinere familie og karriere.

En av dem som inspirerte de unge kvinnene var den 74 år gamle telegrafisten, Sylvia Gabrielsen.

– Jeg forteller ikke eventyr til barnebarna mine. Et langt liv på sjøen har gitt meg nok av ekte historier å fortelle videre, sier den spreke damen fra Arendal.

Det ble utvekslet små og store opplevelser fra livet på sjøen under samlingen i Bergen. Alt fra møter med eksotiske og spennende kontinenter til møter med innpåslitne mannlige kolleger ble delt og diskutert. ▶



– JEG FORTELLER IKKE EVENTYR TIL BARNEBARNA MINE. ET LANGT LIV PÅ SJØEN HAR GITT MEG NOK AV EKTE HISTORIER.

Kvinner på sjøen: Grete Varpe Nørgaard, Sylvia Gabrielsen, Pernille Hjort Jensen, Hanna Kristine Reinert, Cecilie Pedersen og Julie Halvorsen ombord på RS «GK Jebsen».

– Jeg er ikke i tvil om at dette er en viktig og spennende konferanse, og jeg håper vi klarer å gjøre dette til en årlig samling, sier Kari Skår Dahl. Hun får støtte fra de andre kvinnene fra Redningsselskapet som deltok på konferansen. Her fikk RS vist seg frem, også med tanke på rekruttering.

Under bedriftsbesøket på RS «KG Jebsen» fikk de besøkende også være med på et oppdrag og se hvordan en arbeidsdag i Redningsselskapet kan arte seg.



UTDRAG FRA ELISABETH LØNNÅS' BOK : SJØENS KVINNER

- De første kvinnene som organiserte seg, jobbet på amerikabåtene i restaurasjonen.
- Pikene sto alltid nederst på crew-lista.
- Messepikene fikk automatisk lavere grunnhyre og lavere tillegg enn messemennene.
- Helt frem til 1958 fikk ikke kvinner som var gravide rett til fri hjemreise. Dette fordi graviditet var «selvforskyldt» eller «fortiet ved forhyringen»
- Først i 1986 fikk kvinner lovfestet vern mot oppsigelse ved graviditet.
- Kvinner kunne ikke få arbeid som matros, navigatør eller maskinist, og denne barrieren ble først brutt på slutten av 1960-tallet.
- I dag har kvinner adgang til alle sjøens yrker, og både skoler, høyskoler og rederier er positive til kvinner på båtene.



FURUNO
Total Control at your Fingertips
NAVnet
TZ touch
8 NM
8.946 NM
500 ft
Pinch-To-Zoom
TZtouch har et intuitivt brukergrensesnitt og gir deg mulighet til å klikke og zoome, to-fingers betjening og andre bevegelser med multi- og enkeltberøring.
Tablet & Smartphone Apps
Egendefinerte apps lar deg trådløst se og kontrollere TZtouch fra iPhone, iPad og iPod Touch.
(Andre mobile plattformer vil bli tilgjengelig.)
WiFi Hotspot Connectivity
TZtouch har WiFi-tilkobling, som gjør det mulig å laste ned nyttige oppdateringer, f.eks. sanntids værdata via internett.
I sum får du kvaliteten, påliteligheten og brukervennligheten som Furuno er kjent for.
Se mer på www.furuno.no

En sjømann på land

Styregrossisten tjener gode penger på alt han tar i, men gjør et unntak når det gjelder Redningsselskapet. Det gode formålet og en barnlig glede over å kunne vanke sammen med sjøfolk, gjorde at han uten å nøle sa ja til presidentjobben.

TEKST OG FOTO: *Eli Strand*

Med over 30 styreverv, tre barn og et par investeringsprosjekter var det ingen selvfølge at Nicolai Jarlsby skulle ha tid til å bli president i Redningsselskapet. Men den aktive forretningsmannen er mer enn middels interessert i sjøen og synes han har godt av å holde på med noe som ikke er egoistisk motivert.

ELSKER SJØMENN

Nicolai Jarlsby er ikke i tvil om hva som er morsomst med jobben som president.

– For en kontorrotte som meg, er det fantastisk å møte alle de flotte sjøfolkene ute på skøytene våre. I mitt neste liv skal jeg definitivt bli skipsfører eller lastebilsjåfør, slår han fast. Men når han får tenkt seg om, tror han vel kanskje ikke helt på et liv etter dette, så da gjelder det å dyrke sjølivet her og nå.

Han trekker også frem et distriktsårsmøte i Nordland som ett av høydepunktene sine i RS.

– Når jeg møter unge mennesker som brenner for Redningsselskapet, som selger lodd eller bruker all sin fritid i korpset, føler jeg meg trygg på at dugnadsånden ikke er død.

BUTIKKEN SKAL I BALANSE

Selv om siviløkonomen kan spøke om mangt og mye, blir han streng og alvorlig når det kommer til økonomien i RS.

– Butikken både skal og må gå i balanse, der er jeg nådeløs. Vi kan ikke tillate oss å bruke mer penger enn det vi får inn – sånn er det bare.

– Vi forvalter et enormt ansvar, ikke minst i forhold til alle gavene vi får. Man blir ærbødig og nesten litt engstelig av å tenke på de enorme verdiene vi får inn fra våre donatorer. De gavmilde og samfunnsbevisste donatorene våre har krav på at vi i Redningsselskapet forvalter verdiene på en ansvarlig måte og har orden i budsjettene våre.

Jarlsby ønsker også å gjennomgå hele flåtesammensetningen. Han tror at flere små servicebåter, som vi i nå har fire av, kan være én vei å gå.

– Vi må ha riktig stasjoneringsplan, riktig balanse mellom store og små redningsskøyter, og vi må ha riktig balanse mellom fast bemannede redningsskøyter og redningsskøyter som bemannes av frivillige.

Han vil også vurdere å samarbeide med søsterorganisasjoner i andre europeiske land for å kunne produsere rimeligere skøyter.

– Vi har en dyr flåte, som i tillegg er dyr å drifte, så her må vi hele tiden jobbe for å få maksimalt ut av hver krone vi investerer og bruker. Kanskje har vi ikke snudd alle steinene her, undrer han.

SKILLE BØRS OG KATEDRAL

Den nye presidenten hyller frivilligheten og dugnadsånden, men er ikke i tvil om at RS må bli flinkere til å skaffe inntekter og drive business.

– Men vi må ikke sause sammen kommersiell virksomhet og veldedighet. Vi skal drive med begge deler, men må ha et klart skille mellom de to områdene.

– Hvordan skal vi så klare oss økonomisk i fremtiden, det er jo ingen hemmelighet at mange av giverne våre er av den eldre garde?

– Jeg er i utgangspunktet positiv og tror vi skal finne nye måter å tjene penger på, men vi må være framoverlente og nytenkende og utnytte merkevaren Redningsselskapet på en god måte.

Samtidig har han fått med seg at «ungdommene» på Ulstein-verftet nå har donert penger til en ny skøyte.

– Jeg sier ikke at vi har knekt koden, men denne donasjonen gir meg virkelig tro på fremtiden, sier Jarlsby.

SNILL KONE

Nicolai Jarlsby kom inn i Redningsselskapets sentralstyre i 2006 og har vært med på den store ryddeprosessen som har vært siden den gang.

– Jeg er fornøyd med det vi har fått til i løpet av de siste årene, konstaterer han.

– Hva er dine visjoner for Redningsselskapet?

– Vi skal fortsette å jobbe for det uangripelige formålet vårt og ta vare på dugnadsånden i RS. Det er vår evne til å kombinere innsatsen fra våre mange tusen frivillige med innsatsen til våre rundt 280 ansatte som er selve grunnstammen i virksomheten vår.

– Selv om jeg faktisk hater å selge, så ELSKER jeg å selge Redningsselskapet, sier han entusiastisk.

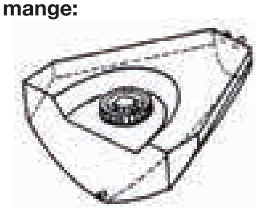
Helt til slutt må vi jo spørre det obligatoriske spørsmålet om hvordan han sjonglerer et hektisk liv med kone, tre barn, et trettitalls styreverv og et brennende hjerte for Redningsselskapet?

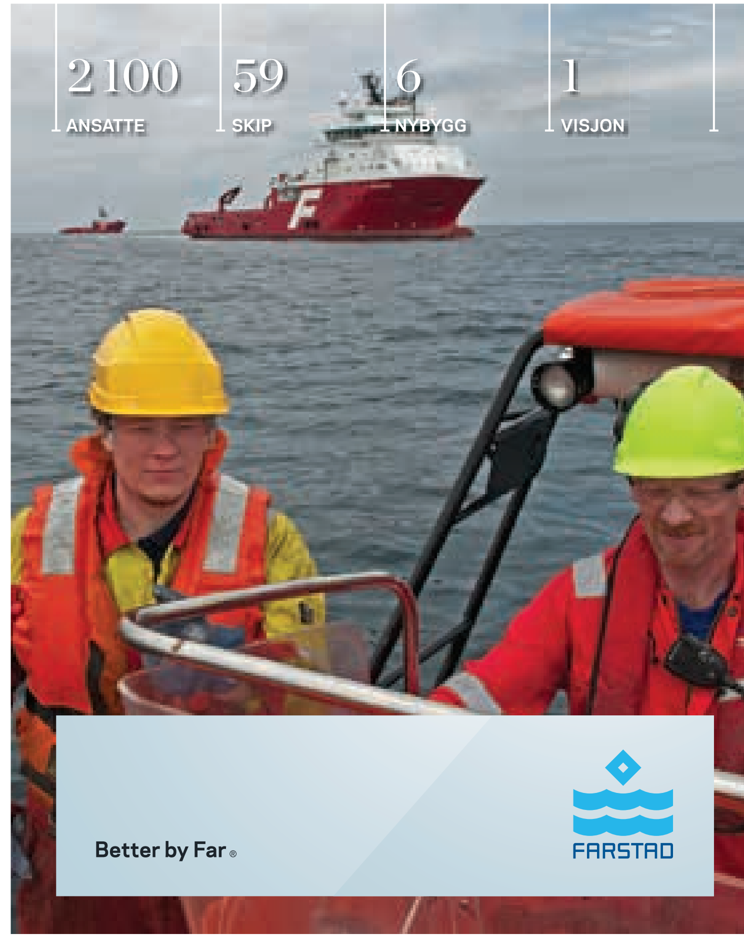
Svaret er like obligatorisk som spørsmålet.

Han har selvfølgelig en veldig snill kone. Og han går heller ikke Birken. ■■



Motvillig kontorist. Nicolai Jarlsby håndterer 35 styreverv på land, men skulle helst ha vært på sjøen.




2 100
ANSATTE
59
SKIP
6
NYBYGG
1
VISJON
Better by Far®
FARSTAD


Norges markedsleder på flytebrygger
- god kvalitet, trygg prosjektering
Besøk vår nettbutikk:
www.orstamarina.com
Tlf 70 04 52 50/marina@orsta.com
a SAFEROAD company

Årets julegavetips

GI BORT EN JULEGAVE SOM GIR HÅP OG DRØMMER OM EN NY OG FANTASTISK BÅTSESONG



FRIHET OG ANSVAR

NI AV DE 30 SOM OMKOM I FRITIDSBÅTULYKKER I 2012 VAR UTENLANDSKE FISKETURISTER. HVORFOR ER DE OVERREPRESENTERT PÅ STATISTIKKEN?

TEKST & FOTO *Tanja Krangnes*





Satte seg. Da vi møtte disse utenlandske fiskerne utenfor Sletringen fyr på Titran, var de raske med å sette seg ned i båten. Mange står oppreist i små båter, noe som kan føre til ulykker.



Utleier Helge Eriksen sjekker at alt er klart før han slipper Heidi og Frank Buresch fra Tyskland ut på sjøen. – Det følger mye ansvar med dette, sier Eriksen.

Etter to dager med vind og landligge er det endelig vindstille på Hitra. Heidi Buresch (65) fra Brandenburg i Tyskland kler på seg flytedressen og går mot brygga med to vester i hånda. Om bord hjelper ektemannen Frank (59) henne med å ta på flytevesten, før hun gjør ham samme tjeneste. De strammer beltet og er klare for sjøen. Og storfisken, forhåpentligvis.

– Vannet er kaldt. Derfor tar vi flytedress under vesten. Så er det OK, sier Heidi.

Utleier Helge Eriksen gir tommelen opp før han skyver båten ut av båsen, fornøyd med at gjestene tar sikkerhet på alvor.

VEKSTNÆRING

De rundt 350 000 fisketuristene som besøker Norge hvert år bor på alt fra store rorbuanlegg som tilbyr overnatting, servering, velutrustede båter, opplæring og guide til private hytter der gjesten får utlevert en nøkkel og ellers klarer seg selv. Næringen hadde sin spede start i Lofoten allerede på 1960-tallet. I løpet av 90-årene ble fisketurisme en viktig del av norsk reiseliv, og de siste 20 årene har næringen vokst kraftig. Tall fra Norut viser at fisketuristene legger igjen rundt to milliarder kroner årlig.

– Norge er i en unik situasjon i forhold til sjøfiske. Vi har en lang kyst med veier og kan by på mange arter, mye fisk og til dels store fisker som torsk og kveite.

Vi har ingen store konkurrenter i vårt nærområde, mener Haaken M. Christensen, som er seniorrådgiver for naturbasert reiseliv i Innovasjon Norge. Han tror at den flotte naturen og tilgjengeligheten med veier og bebyggelse «over alt» har gjort turistfisket stort. At rekreasjonsfiske i sjø er lite regulert, er også en faktor.

– I Norge kan man dra ut på egen hånd med egen eller leid båt. I de fleste andre land må man ha med guide. Mange setter pris på friheten de får her, sier Christensen.

FRIHETENS PRIS

Men friheten har sin pris. I fjor omkom ni utenlandske fisketurister i fritidsbåtulykker. I første halvår i år var tre av ti omkomne utenlandske. Ifølge tall fra Sjøfartsdirektoratet har rundt ti prosent av omkomne i fritidsbåtulykker de siste ti årene vært utenlandske. Er utleierne sitt ansvar bevisst, eller er det turistene som ikke vet hva holder på med?

– De fleste som tilbyr denne typen tjenester til utenlandske turister er seriøse aktører som tar sikkerhet på alvor, og mange turister er dyktige båtbrukere. Likevel ser vi at det hvert år omkommer 3-4 utenlandske turister i snitt. Det er jo tragisk, og det burde ikke være enden på et fint opphold i Norge, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i Sjøfartsdirektoratet.

MANGLER ERFARING

I kommuner med mye turistfiske har folk som står i båten og fisker blitt synonymt med tyske fisketurister. I kombinasjon

DET HANDLER OM MANGLENDE KUNNSKAP OM FORHOLDENE LANGS NORSKEKYSTEN OG DÅRLIG SJØMANNSKAP

med manglende bruk av flyteutstyr, øker det sannsynligheten for at man setter livet i fare dersom ulykken er ute.

– Manglende erfaring i å bruke fritidsbåt i så pass værutsatte områder som vi har mange steder langs kysten, gjør trolig at utenlandske fisketurister er overrepresentert på statistikken. Det betyr ikke at vi tror at utenlandske turister er mer risikovillige enn nordmenn, men vi er av den oppfatning at det handler om manglende kunnskap om forholdene langs norskekysten og dårlig sjømannskap, sier Akselsen.

BARNEVAKT

Foran naustet til Rita og Helge Eriksen ligger laminerte sjøkart spredt utover et bord. De er en del av «pensumet» som gjestene må igjennom før de kommer i nærheten av en båt. Som utleier har han og kona Rita ansvar for sikkerheten – både i forhold til utstyret om bord, å forsikre seg om at den som kjører oppfyller vilkårene for å føre båten, og beredskap ved uønskede hendelser.

– Det følger mye ansvar med dette. Jeg er som en barnevakt! sier Helge. Når fisketuristene setter seg på skolebenken, starter han med å vise dem hvordan de kjører ut av fjorden – på kartet.

– Jeg forteller dem at det er billigere å kjøre her enn der. En propell koster 2 500 til 3 000 kroner, sier jeg, og viser fram kassen for å få dem til å være forsiktige.

Den omtalte kassen er full av ødelagte propeller, og står som en påminning i naustet der gjestene har hver sin låsbare garderobe for klær og utstyr. Så langt i år har to båtførere økt antallet propeller i kassen ved å gå på samme skjær.

▼ **Værmelding,** flo- og stormvarsel slås opp på en fellestavle. Er varslet dårlig, besøker vertskapet hvert hus for en prat.



▼ **Ødelagte propeller** fyller kassen som står i naustet som en påminning.



DEMOMODUS

På sjøkartene har Rita og Helge tegnet inn 48 fiskeplasser med tilhørende GPS-koordinater. Utleiehusene har også egen GPS-posisjon, slik at det skal være lett å finne hjem igjen. Det er ikke alltid det hjelper.

– Vi hadde en gjeng som brukte demomodus på kartplotteren en hel uke, smiler Helge.

Tyske sportsfiskere trenger lisens fra en sportsfiskeklubb for å få lov til å fiske i hjemlandet, og må ta kurs som gir kjennskap til ulike fiskeslag, fiskeutstyr, fangstbehandling og regelverk. Men båtopplæring er ikke nødvendig.

– De fleste av våre besøkende kommer fra tjukkeste byen. Noen mener at de kan kjøre båt, selv om det er første gang de er i en. Jeg har opplevd at de vil ta fra ▸▸



Skolering. Utleier Eriksen føler ansvar for sikkerheten til gjestene sine og setter dem på skolebenken med kart og veiviser før de kommer i nærheten av båt.

meg spaken før de har lært å bruke båten, forteller Helge.

Heidi og Frank Buresch er glad for at utleieren tar sikkerheten på alvor.

– Helges båtskole er perfekt. Han lærer oss om staker og andre sjømerker, hvor det er skjær, å se etter brenninger, tilpasse farten og passe oss for bølger fra andre båter, sier de. De legger til at Helge er litt streng, noe han tar som en kompliment.

– Mange ganger er jeg med ut på den første turen. Det tar bare ti minutter å kjøre ut fjorden. Ruta vises som en stripe på kartplotteren, som de kan følge tilbake. Men det er kun et hjelpemiddel. De må bruke øynene også! påpeker Helge.

DØDE OG IDIOTER

Rita og Helge har ikke opplevd alvorlige ulykker med sine gjester i de elleve årene de har leid ut, men de har vært med på leteaksjoner og hatt telefoner fra folk som har gått i land fordi de har blitt «overrasket» av snøstorm.

– En gang fikk vi fire blaute tyskere på døra. De hadde ramlet på sjøen, kommet seg på land og gått to timer over berget før de kom til oss, forteller Rita.

– Særlig i starten skvatt vi hver gang telefonen ringte, legger hun til.

I fjor måtte Frank Buresch slå på tråden. – Vi hadde dratt ut med båten og lagt ut drivankeret, som ligger som en fallskjerm bak båten. Det blåste opp og var en del bølger, slik at vi fikk det inn i propellen. Da ringte jeg Helge.

– Hvis du reiser bort, skjer det noe, skyter Helge inn, som var i Trondheim den dagen, – jeg ga ham beskjed om å løse det selv ved å løfte opp motoren og kutte lina. Han var ganske skjelven da.

– *Keine Angst haben nur Idioten und Tote.* Bare idioter og døde er uten redsel, sier Frank.

DRØMMEN OM STORKVEITA

Et utklipp fra en tysk avis går på rundgang blant ekteparet Buresch og de andre tyske fisketuristene som leier hos Rita og Helge. Artikkelen har bilde av en kveite på 194 kilo, fanget i Nord-Norge.

– Å dra opp en kveite er min store drøm. Jeg kan dra hvor som helst for å oppfylle den. Og den trenger ikke være 200 kilo. 30 kilo er helt OK, smiler han. Så langt er rekorden en torsk på 12 kilo.

Rita og Helge tror at drømmen om troféfisken er en av årsakene til at mange trosser værmeldingen. Som turister flest, vil de ha valuta for pengene.

– Vind og tåke gjør dem utålmodige. På en uke skal de fiske mest mulig. Derfor tar de sjanser de ikke burde ta. Enkelte kan finne på å gå ut tross stormvarsel, forteller Rita.

Helge nikker.

– På søndag stoppet jeg en gjeng som ville ut, selv om det var hvitt på sjøen. Da lå en regattaseiler som jeg kjenner værfast på Mausund, forteller Helge.

Værmelding, flo- og stormvarsel slås opp på en fellestavle. Når varslet er dårlig, tar vertskapet turen innom hvert hus for en prat.

FRA FYLL TIL FISKE

Helge Eriksen har tatt båtnøklene fra fulle gjester som ville gå rett fra fest til fiske. Han har også koblet ut hovedstrømbryteren for å hindre dem fra å dra alkoholpåvirket ut på sjøen.

– Det var mindre alkohol før. Turistfisket har forandret seg. Før var det mer familie og matauk, mener Helge, som likevel mener at mye har gått i riktig retning.

– Jeg tror Hitra er en av de strengeste plassene, som også har de største båtene. Til å begynne med leide man ut husvære og en 15-17 fots åpen plastbåt med totakters motor på 6-10 hestekrefter som stadig stoppet.

Han mener at 19 fots båter med 60 hester er ideelt.

– 21 fot er for stort, 17 for lite. På Sørlandet er det fremdeles mange små båter med 9,9 hester. Det er uforsvarlig her, konkluderer han.

Fiskeletingsutstyret i dag er også optimalt med GPS, kartplotter og ekkolodd, sier Helge. ■■

UTLEIERNE KJENNER IKKE REGELVERKET

Utleier har ansvar for at utstyret som benyttes er trygt.



DA NI BÅTUTLEIEBEDRIFTER BLE KONTROLLERT I 2011, AVDEKKET DIREKTORATET FOR SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP (DSB) 23 MANGLER. – TILSYNET AVDEKKET AT INFORMASJONSBEHOVET ER LANGT STØRRE ENN VI TRODDE, SIER SENIORINGENIØR JONNY PEDERSEN.

Åtte av ni virksomheter kjente ikke til at sikkerhet ved båtutleie er regulert gjennom produktkontrolloven, og at denne gjelder for deres virksomhet. Tre av ni bedrifter manglet skriftlige rutiner som beskrev hvem som hadde ansvar for arbeidsoppgavene og når de skulle gjøres, og ingen kjente til at de plikter å melde fra til DSB om alvorlige ulykker. Jonny Pedersen tror tallene er representative for næringen.

– Utvalget omfattet små og store tilbydere fra sør til nord, og vi valgte virksomheter på steder der det hadde skjedd ulykker, forteller Pedersen. Han understreker at noen av aktørene var dyktige på å følge opp fisketuristenes sikkerhet.

– I etterkant har alle mangler blitt rettet opp hos bedriftene vi besøkte, forteller han.

UOVERSIKTLIG NÆRING

– For oss som tilsynsmyndighet er det veldig utfordrende å få oversikt over næringen, både fordi det ikke finnes et register over turistfiskebedrifter og fordi det er en gråsone med uregistrert, privat utleie av hytter og båter. Det gjør det også vanskelig å få ut informasjon til alle som trenger den, sier Pedersen. Han påpeker samtidig at tilbydere av båtutleie plikter å kjenne lovverket.

I rapporten «Turistfisket i sjø» fra 2011, som ble bestilt av Fiskeri- og kystdepartementet, foreslås blant annet registrering av turistbedrifter og obligatorisk registrering av utleiebåter. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen ser nytten av et slikt register.

– Dette er ikke vårt ansvarsområde, og derfor har vi heller ikke vurdert dette forslaget, men skulle det komme et register, vil det sånn sett være enklere å nå ut med informasjon til dem som er registrert der. Vi har uansett fokus på å bedre bevisstheten både til dem som leier og leier ut båter til turister, sier Olav Akselsen.

INFO TIL UTLEIERE OG TURISTER

Fra 2012 har DSB og Sjøfartsdirektoratet samarbeidet om tiltak rettet mot både utleierne og fisketuristene.

– I mange tilfeller handler forebygging om å gi kunnskap til de utenlandske turistene. I år har vi blant annet vært med på å finansiere oversettelse av en animasjonsfilm som utleiere skal vise til turistene før de drar ut i båt. Filmen i seg selv var et flott privat initiativ, som vi ønsket å gjøre tilgjengelig på flere språk, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

FAKTA

BÅTUTLEIERS ANSVAR SOM TILBYDER AV EN FORBRUKERTJENESTE:

- Produktkontrolloven med tilhørende forskrifter, herunder internkontrollforskriften, pålegger båtutleieren ansvar for å vurdere sikkerheten og ha beredskap ved uønskede hendelser samt rutiner for å hindre at slike hendelser inntreffer.
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) skal føre tilsyn med at tilbydere tilbyr en sikker forbrukertjeneste og at utstyret som benyttes er trygt og i henhold til gjeldende regelverk. Målet er å redusere risikoen for alvorlige skader og dødsfall som følge av produkter eller tjenesten båtutleie.


SJØMANNS-
RINGEN
Maritim design i 14 kt gull (585) med ekte smaragd og rubin. Send bestilling til:
post@skinnboden.no
eller ring + 47 79 02 10 88
Husk å oppgi størrelse ved bestilling
Pris: 4.600,-
SKINNBODEN ARCTIC PRODUCTS
Skinnboden Arctic Products AS - 9170 Longyearbyen


Aqualine Marina
Nyutviklet flytebrygge for norske forhold
• Overlegen styrke i stålkonstruksjoner tilpasset norskekysten. Eurokoder
• Sklisikkert og vedlikeholdsfritt dekke i solid PP-komposittplast.
• Integrert fendring i alle utvendige områder.
• Enklere, modulbasert montering. Velegnet for dugnad, lett å bygge ut.
• Enkel demontering av gangbaner for spyling av flottører.
• Moderne design med romslige og praktiske oppbevaringsrom.
• Lang levetid og lave vedlikeholdskostnader.
I mer enn tre tiår har vi produsert anlegg og utstyr til oppdrettsnæringen i verdens tøffeste og mest krevende havområder.
Les mer og last ned brosjyre på www.aqualinemarina.no
Kontakt aqualine@aqualine.no eller tel 73 80 99 30
Aqualine AS, 7042 Trondheim
aqualine


Industri Energi: Et forbund for industriansatte til havs og på land
UANSETT VÆR
INDUSTRI ENERGI
Industri Energi organiserer 58 000 medlemmer innen produksjon av aluminium og andre metallproduserende industrier, solenergi, petrokjemisk og farmasøytisk industri, samt møbel- og kjøkken. Industri Energi er også den største arbeidstakerorganisasjonen innen olje- og gassindustrien i tillegg til innen glass- og keramiske virksomheter. Videre organiserer forbundet ansatte innen skipproduksjon, i miljøbedrifter, vaskerier, renserier, plastbedrifter, fiskefor- og fiskemelbedrifter, og en rekke andre bransjer. Forbundet organiserer medlemmer i et område som står for 80 prosent av norsk eksportverdi.
www.industrienergi.no

RIKKE LIND, GENERALSEKRETÆR

SIKRER EFFEKTIV BEREDSKAP



Tverrpolitisk enighet om styrket kystberedskap gjør at det statlige rammetilskuddet til Redningsselskapet økes fra 56 til 78 millioner på statsbudsjettet for 2014. De 22 nye millionene blir svært verdifulle, og gjør at vi kan investere i økt beredskap. Tusen takk til alle partier i storting og regjering!

I år har vi kontrahert fire nye båter i Bergesen-klassen, til en totalverdi på 40 millioner kroner. Dette er den redningsskøyteklassen som brukes av våre frivillige mannskaper. Disse redningsskøytene er raske og tilpasset farvannet de skal operere i. De skal sjøsettes i løpet av neste sommer, og dermed er den nødvendige flåtefornyelsen og oppgraderingen vår i god gang.

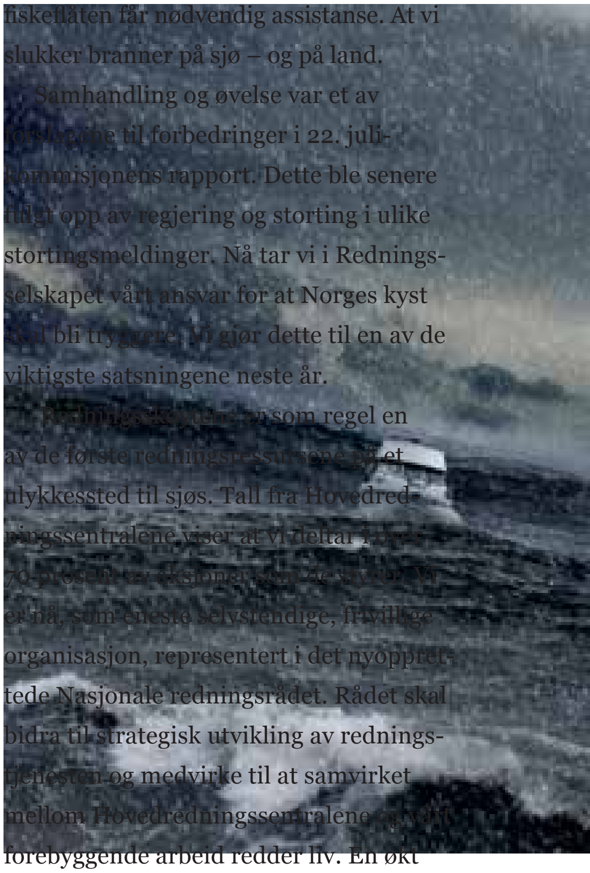
Når ulykken er ute, er målet at nærmeste redningsskøyte aldri skal være mer enn én time unna, sør for Troms.

Ved hjelp av nye redningsskøyter bemannet av frivillige, skal vi tette hullene i beredskapen langs kysten. I høst har to nye sjøredningskorps allerede blitt operative i Sunnhordland og Harstad. I 2014 skal vi opprette ett nytt sjøredningskorps i Ålesund, ett på Fosenhalvøya og ytterligere ett sted som er under utredning. Det betyr at fem hull tettes langs kysten i løpet av 2014, og at beredskapen styrkes.

Driftsmodellen der Redningsselskapet – med bidrag fra både staten og private givere – står for en stor del av kystberedskapen, er svært effektiv. Beregninger viser at statlig drift på samme nivå ville koste det tredoble.

Redningstjenesten i Norge består av offentlige aktører, frivillige organisasjoner, private virksomheter og personer. Vi vet at samvirke og øvelse gir bedre kystberedskap. Redningsselskapet ønsker derfor å være en pådriver for samhandling – både lokalt og nasjonalt. Målet er å bli representert i alle beredskapsplaner og råd regionalt og i kystkommunene. Vi håper andre aktører ser hvilken ressurs vi er og hvordan vi sammen kan bidra til en helhetlig og god beredskap.

Å øve har ekstremt stor verdi, fordi øvelsene ofte ligger nært opp til de virkelige hendelsene. For 2014 har vi satt av egne midler til øvelser og opprettet en egen operasjons- og øvelsesenhet som utarbeider et årsprogram for hver redningsskøyte. Gjennom å være med i planlegging, gjennomføring og debriefing av øvelser, skal vi vise fram de fantastiske kapasitetene som redningsskøytene har. At redningsmenn og -kvinner utdannet ved sjøredningsskolen vår har riktig kunnskap når liv står i fare. At redningsskøyter tar kontroll over større skip i drift og hindrer at de havarerer i fjæresteinene. At fiskeflåten får nødvendig assistanse. At vi slukker branner på sjø – og på land.



Samhandling og øvelse var et av forslagene til forbedringer i 22. juli-kommisjonens rapport. Dette ble senere fulgt opp av regjering og storting i ulike stortingsmeldinger. Nå tar vi i Redningsselskapet vårt ansvar for at Norges kyst skal bli tryggere. Vi gjør dette til en av de viktigste satsningene neste år.

Redningsskøytene er som regel en av de første redningsressursene på et ulykkessted til sjøs. Tall fra Hovedredningssentralene viser at vi deltar i over 70 prosent av aksjoner som de styrer. Vi er nå, som eneste selvstendige, frivillige organisasjon, representert i det nyopprettede Nasjonale redningsrådet. Rådet skal bidra til strategisk utvikling av redningstjenesten og medvirke til at samvirket mellom Hovedredningssentralene og vårt forebyggende arbeid redder liv. En økt bevilgning gir oss mulighet til å gjøre et større løft på dette området neste år.

I skrivende stund jobbes det kreativt rundt i organisasjonen med gode forslag

på hvordan ungdom i gruppen 15-30 år kan lære sjøvett.

Menn over 40 er fortsatt overrepresentert på dødsstatistikken, og vi kjører også neste år holdningskampanje for vestbruk mot dem. Nye Elias-filmer kommer i mars, og sammen med den en ny kampanje mot småbarnsforeldre. Så her står sjø, sommer og bading på agendaen, selv om det nå er adventstid og snart jul.

Nå før jul er vi ute med en kampanje der vi oppfordrer bedrifter til å bytte ut årets ansattejulegaver med et bidrag til redningsskøytene – slik kan de være med på å få alle trygt hjem til jul.

Jeg ønsker dere alle en riktig god førjulstid og en fredfull julehøytid, og sender spesielt noen varme tanker til alle dem som er i beredskap der ute på sjø og land.



Fotomontasje: André Van Ingelgem

Rikke Lind

Han flagger ut flaggskipene

Knut Heiberg-Andersen har sittet i skipperstolen hos båtprodusenten Windy i snart 30 år. Det har gitt ham mange kallenavn, og i det siste har ikke alle vært like hyggelige.

TEKST OG FOTO: *Frode Pedersen*

Mr. Windy, Mr. Fritidsbåt, eller Quisling? Heiberg-Andersen ler og rister på hodet. Når man er en av Trygve Hegnars mest betrodde menn, er man vant til å stå oppreist i både med- og motvind. Han er likevel overrasket over at reaksjonene på at det han selv kaller en industriell reorientering skulle føre til et noe uventet engasjement fra både bransje og kolleger.

– La oss begynne med det siste. Quisling og sviker, du har selv nevnt ordene?

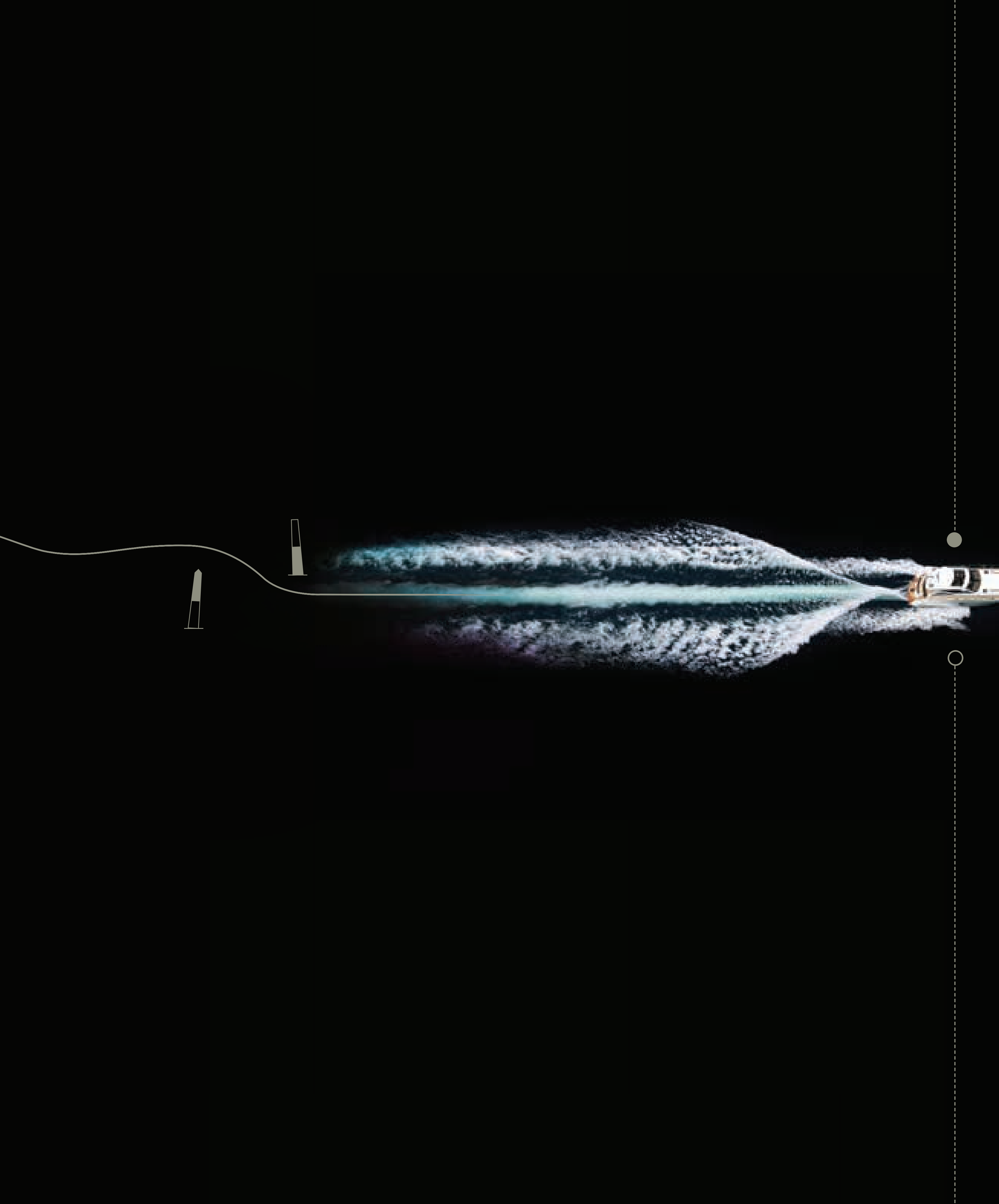
– Det har nok sin bakgrunn i at jeg gjorde noe som sjokkerte mange i norsk båtbransje. Vi måtte ta et viktig valg som handlet om å leve eller dø. Vi valgte det første, men det medførte også at vi måtte vende skuta på kort tid – flagge ut flaggskipet, om du vil. Se etter billigere og mer effektiv produksjon i uglesette Polen, blant annet. Mange norske båtbyggere trodde at krisen skulle gå over, og alt bli som før. Sånn ble det ikke. Jeg hadde selv vært høyt på banen og uttalt at man ikke «kunne bygge Ferrari i Ukraina» og «man stikker ikke av med brukket rygg, men blir hjemme og pleier sin vonde rygg», så derfor ba jeg vel selv om juling da nyheten om utflagging av Windy slo ned som en bombe i det norske båtbyggermiljøet sommeren 2012, sier direktør Knut Heiberg-Andersen.



Vanskelig. Knut Heiberg-Andersen måtte i fjor ta den vanskelige avgjørelsen om å flytte båtproduksjonen ut av landet.

Og med en rik og båtinteressert onkel Trygve, var det bare å ta løs. Eller, i følge Heiberg-Andersen måtte det faktisk en del overtalelse til før Trygve Hegnar godtok at et norsk industrieventyr var i ferd med å lukke portene til verftshallen i Norge.

– Da det gikk opp for Trygve hva som måtte skje, var det bare å sette i gang. Sånn har det alltid vært mellom oss. Han er en engasjert og ordrik mann. På mitt område



må jeg alltid ligge en båtlengde foran, ellers går man raskt på en smell. Det krevde selvsagt loftsrydding i modellutvalget, en stor porsjon oppdagertrang og et lynkurs i polsk, sier Heiberg Andersen.

LAVERE KOSTNADER

Én av flere årsaker til at det var viktig å senke produksjonskostnadene går på levetiden til en båtmodell. Tidligere regnet Windy med at en modell kunne



Førstesidestoff. Da «Røkke-jolla» ble introdusert for to år siden, ble den førstesidestoff over hele Europa.

Ed Dubois, som har satt signaturen sin på mange nye prosjektmodeller.

– Når man flytter et industrielt prosjekt til et annet land, oppdaget vi raskt at man må drive utvikling og voksenopplæring samtidig. Dette har bydd på utfordringer som krever mye, men som også gir store muligheter for fornyelse. Polske båtbyggere er enormt lærevillige og mottakelige, til forskjell fra et mer sedat og konservativt tenkende miljø her i Norge, sier Heiberg-Andersen.

– At motkrefter har inngrodde holdninger om dårligere kvalitet og slurv, faller egentlig på sin egen urimelighet. Det kan jo ikke være slik at de største båtprodusentene i verden flytter sin produksjon til Polen og samtidig vet at dette ville gi dem båter med dårlig kvalitet. Det ville ingen tørre i et fra før presset marked. Skikkelig kravspesifisering, opplæring, oppfølging og tilstedeværelse er nøkkelen vi bruker, slår han fast.



– NÅR MAN FLYTTER ET INDUSTRIELT PROSJEKT TIL ET ANNET LAND, OPPDAGET VI RASKT AT MAN MÅ DRIVE UTVIKLING OG VOKSENOPPLÆRING SAMTIDIG.



Verdensvant. Knut Heiberg-Andersen og Windy er populære ute i Europa. Her viser han frem "Røkke-jolla" – Windy SR 52 på Cannes Boat Show i 2012.

leve i markedet i hvert fall i 12 år. I dag har man kommet frem til at levetiden til en båtmodell er seks til syv år, før man må tilby markedet noe nytt for å henge med. I de mindre båtsegmentene opererer man med enda kortere levetid. På verftet i Polen har man derfor også fagekspertise på å ta frem og utvikle nye modeller, samtidig som Windy er glad i konstruktøren

SATSER PÅ EN GAMMEL VINNER

Heiberg-Andersen kaller dette en nødvendig reorientering for at Windy som merke skal overleve den internasjonale krisen i fritidsbåtmarkedet. Samtidig kan de bruke krisen til å tenke nytt. Faktisk så nytt at det har avstedkommet både nye unorske båttyper og en relansering av båtmerket Draco – et båtmerke Trygve



Spektakulær. Da Draco skulle introduseres i Danmark, slapp like godt gründer Kåre Drangsholt en splitter ny båt ned i bassenget til importøren.

Hegnar har hatt eierrettighetene til siden 1984. Da kjøpte Hegnar seg inn i selskapet som hadde vært en gigantsuksess både hjemme og ute. Noen år senere forsvant navnet Draco, og Windy skulle bære tradisjonene videre alene.

Men Mr. Draco har Heiberg-Andersen ikke noe ønske om å bli. Til det har han for stor respekt for mannen som en gang dro i gang eventyret. Nå ser Heiberg-Andersen for seg at nye Draco kan bli konsollbåten i Norge, men da var ikke markedet klar for en slik båt.

– Vår utgave viderefører forhåpentligvis noen av disse ideene. Vi har valgt RS som modellnavn på den spesielle nyskapningen. Straks første byggenummer står klar på verftet rundt juletider, setter vi i gang jobben med en 23-foter også. RS høres sprekt ut, så kan det jo være en god invitasjon til Redningsselskapet da, humrer Heiberg-Andersen.

oppgangen i norsk båtbransje på seksti- og syttitallet.

Eksporten lå på flere tusen båter for Draco og Fjord, og de var like vanlige å se på den italienske riviera som langs norske kyster.

Begge gjorde at Norge på den tiden fremsto som en av de ledende innovatørene innenfor fritidsbåtproduksjon i Europa. Draco for sin sportslighet, og Fjord for sin plass og beboelige stikk-kabiner.



Nye linjer. Nye Draco 26 RS har fanget opp nye designtrender. Når man vet at Kåre Drangsholt var mannen bak de første konsollbåtene i Norge, og den umiskjennelige vindskjermen fra Draco Sun Top serien, ser vi likevel likheter fra gamledager.



Trollmannen. Kåre Drangsholt forandret norsk båtbransje. Nå skal arven videreføres og markedene er modne, iflg. produsenten.



Populær. Draco 20 ble en av signaturmodellene og ble produsert i flere tiår.



innstegsbåten for senere Windy-eiere. I første omgang dreier det seg om en 26-foter som er inspirert av både Draco Oceancraft og trenden med rett stevn. Den skal også føre videre lekenheten og fornyelsen som båtgründer Kåre Drangsholt stod for. I følge Heiberg-Andersen så var det Drangsholt som kom med den første

Draco 26 RS skal pre-rigges for Yamaha motorer og vil få en prislapp på rundt 750 000 kroner i Norge med 200 hk. Den skal premièrevises på verdens største innendørs båtutstilling i Düsseldorf i slutten av januar 2014. Og kanskje ligger det noe symbolsk i dette. Draco og Kåre Drangsholt ble sammen med Fjord selve symbolet på

HVORFOR REVITALISERE DRACO?

– Vi gjorde en del research i de europeiske markedene. Draco-forhandleren Hockmuth Bootbau i Sveits solgte i sin tid 4300 Dracoer. De har fortsatt tre ganger flere klikk på sine hjemmesider på dette båtmerket enn de har på Windy. Samme tilbakemelding fikk vi fra både Tyskland, ▶▶

England, Spania og Frankrike.

«Et entusiastisk forhandlerapparat over hele Europa sendte Draco 2000 opp til Europas mest solgte i sin klasse. Draco-navnet ble på rekordtid innarbeidet både i Norge og utlandet. Eksportandelen lå på over 90 % fordelt på 35 hovedforhandlere i 30 land. I 1970 var omsetningen kommet opp i 20 millioner kroner, økende til 27 millioner året etter.» (Historien om Draco av Bengt Erik Iversen)

ALLE FORTJENER Å BLI KALT MR. WINDY. MEN INGEN AV OSS ER NOEN QUISLINGER.

– Dit kommer vi kanskje ikke igjen, men jeg merker godt gjennom mitt styreverv i International Boating Industry at Norge fortsatt nyter stor respekt for det vi gjør, og for det vi har stått for tidligere. Jeg har fortsatt tro på at norske båtmerker som Viknes, Saga, Goldfish, Hydrolift og Marex kan leve godt fordi de jobber så seriøst. Alt avhenger av at de aksepterer trangere rammer, mer samarbeid på underleverandørsiden, og at de tror på at kvalitet fortsatt har et marked, sier Heiberg-Andersen.

Windy satser også på nisjemarkedet. Mange av nyhetene som kommer fra verftet tar utgangspunkt i behovet for lettbåter til større privatyachter. Windy SR 52, som ble tatt frem for Kjell Inge Røkkes gigantiske seilmaskin Aglaia, er jo et slikt eksempel. Dette konseptet utvikles nå videre i andre spennende utgaver.

SISTEMANN SLUKKER LYSET

Det enorme produksjonsanlegget til Windy på Skarpnes blir om kort tid helt stengt og lagt ut for salg. Med det lukker Sørlandets siste båtbastion dørene, samtidig som et vesentlig navn i norsk båthistorien lever videre i Sverige og Polen. Windysjefen er ikke alene om å søke ut.

Rollene snur fort i båtbransjen, og den som mange skjelte og smelte på i 2011, Henrik Askvik i Askeladden, har på mange måter fungert som mentor for Heiberg-Andersen i flytteprosessen. Askeladden hadde allerede gått gjennom det samme som Windy skulle gjøre i 2013. De produserer nå side om side med Askeladden på verftet som drives av Model Art gruppen i Ostroda i Polen. Også Parker Boats produseres her. I samme by lager også Jeanneau og Beneteau mesteparten av sine båter. I første omgang er det Zonda-serien som flytter til Polen. Resten av flåten går til Västervik utenfor Stockholm. Draco vil bli produsert i Polen.

«Høsten 1971 sto anlegget i Spania på 2000 kvm ferdig og DracoMar SA ble etablert. Først måtte folk læres opp. En gjeng håndplukkede spanjoler dro til Flekkefjord for opplæring. – Det var fryktelig langt mot nord for spanjoler, forteller Jens. – Familiene var engstelige, tenkte på isbjørner og sendte med luer og votter. De burde heller sendt med vin, for det var det lite av i Flekkefjord.»

(Historien om Draco av Bengt Erik Iversen)

– Dette er jo ikke første gang norsk båtbransje ser mot utlandet for å komme nærmere markedene. Samme Drangsholt som gründet Draco prøvde jo på dette allerede tidlig på syttitallet. Da hentet han spanjoler til verftet i Flekkefjord for opplæring – for så vidt det samme som vi har gjort med polske båtbyggere på verftet i Arendal. Nå håper jo vi på større suksess enn det Kåre fikk med sitt spanske eventyr. Men hans engasjement og genuine evner i denne bransjen har vi aldri klart å erstatte, sier Windy-sjefen.

ROSER MYE OG RISER LITE

Når vi presser ham litt på det personlige planet, kommer det ikke så mye mer enn én karakteristikk.

– Musikalitet! Far var veldig musikalsk, min søster ble musiker. Men jeg fikk beskjed om å ta meg et skikkelig arbeid da ungdomstiden var over.

Han påstår selv at han var et stortalent på kontrabass. Herjet jazz-miljøet i Trondheim på seksti- og sytti-tallet, og spilte sammen med kjente musikere som gitarist Jan Erik Kongshaug og Asmund Bjørken. Nå står kontrabassen i eget flombelyst hjørne hjemme i stua.

– Jeg tror vel egentlig at noe av det som har gjort meg til en ønsket leder og tillitsvalgt innenfor denne bransjen, er at jeg evner å være musikalsk også der. Det vil si at jeg kan improvisere og harmonisere med folk rundt meg; spille andre gode. Jeg kan så absolutt si ifra, og står gjerne i en konflikt, men ønsker heller å avverge konflikter gjennom tydelig språk og stil.

Heiberg er raus med ros. Han synes det er viktig å trekke frem at det slett ikke betyr døden fordi om noen tar med seg produksjonen utenlands. Det gir større plass til nisjemerkene her hjemme. Han tenker da på Goldfish og Hydrolift, som gjør det veldig bra med sitt designutrykk og konsept rettet mer mot sportsbåtmarkedet enn mot det tradisjonelle bo- og familiemarkedet.

– Dette er jo heller ikke merker hvor kundene nødvendigvis er så opptatt av pris, i følge Heiberg-Andersen.

Windy-sjefen er opptatt av at kriser ofte gir rom for nye muligheter og utfordringer.

– Vi tynner ut skogen, for å bruke et slikt uttrykk. Når alle piler peker oppover, er det mange som vil være med. Også useriøse luftslott-byggere og cowboyer som bare er

inne for kortsiktig profitt. De som klarer seg, bruker nedgangstidene til å tenke nytt og hente frem ideer man ikke kunne prioritere så lenge bonanzaen herjet. Vi må kanskje tørre mer, se inn mot de mindre nisjemarkedene og gjøre disse større og tilgjengelige, sier Heiberg-Andersen.

Han er ikke like raus på egne vegne som når det gjelder kolleger og venner. Vi åpnet med å kalle ham Mr. Windy og Mr. Fritidsbåt. Selv sier han det er mange andre som



fortjener disse kallenavnene bedre.

– Nils Olav Raana på lageret på Skarpnes; et unikum og en fantastisk person. Full oversikt! Ja, og formann Syvertsen; en herlig person som fightet for alle. Og så legenden over alle, konstruktør Hans Jørgen Johnsen. Uten ham, intet Windy. Alle fortjener å bli kalt Mr. Windy. Men ingen av oss er noen Quislinger. Windy skal fortsette å være blant enerne i sin nisje, og et viktig norsk varemerke som står for kvalitet og godt håndverk. Forskjellen er bare at håndverket utføres av svenske og polske hender, konkluderer han. ■■

▲ **Energisk.** – Flyttingen har gitt oss ny energi. Nå skal vi holde norske fritidsbåttradisjoner i hevd gjennom kvalitet og økt konkurranseevne, mener Knut Heiberg-Andersen i Windy og Draco.




Foto: Privat

Drømmen om Rio

Kristian Ruth drømmer større enn de fleste av oss. For seileren fra Asker er det kun én drøm som teller, og det er gull i OL i Rio. **TEKST:** *Eli Strand*


Foto: Tanja Krangnes

På veien til OL i Rio legger Kristian Ruth seg i selen for fullt og må kanskje overvinne noen helvetesuker.

Etter en tung og bitter 16.-plass i OL i London for ett år siden, måtte seileren gå noen ordentlige runder med seg selv før han bestemte seg for å satse videre.

INGEN NORTHUG

Etter nederlaget bestemte Laser-seileren seg for å bryte med Norges Seilforbund (NSF) og satse med eget team og sponsor frem mot Rio.

– *Er du seilingens svar på Petter Northug?*

– He, he, neida, det er jeg nok ikke, selv om jeg gjerne skulle ha tjent like gode penger som Northug, sier Kristian Ruth.

Seileren fra Asker kan fortelle at bruddet med NSF skjedde i all vennskapelighet og var en konsekvens av at de ikke kunne gi ham det støtteapparatet han trenger.

– Nå har jeg et fantastisk apparat rundt meg, med sponsor, seiltrener og i tillegg en av Norges råeste mentaltrenere, Erik Bertrand Larssen, sier han.

– *Sistnevnte er for øvrig ute med boken «Helvetesuka», så kanskje du virkelig får kjørt deg nå?*

– Erik Bertrand Larssen er utrolig viktig for meg. Han har utfordret meg på noe lignende, men har sukret pillen noe og heller kalt det «Perfekt uke». Sånn sett kan det bli noen helvetesuker før jeg når det store målet.

RIK PAPPAGUTT?

Kristian begynte med seiling da han var åtte år og har hatt sin base i Asker Seilklubb siden det. I skrivende stund lever han ut guttedrømmen med å varme opp til VM i Oman.

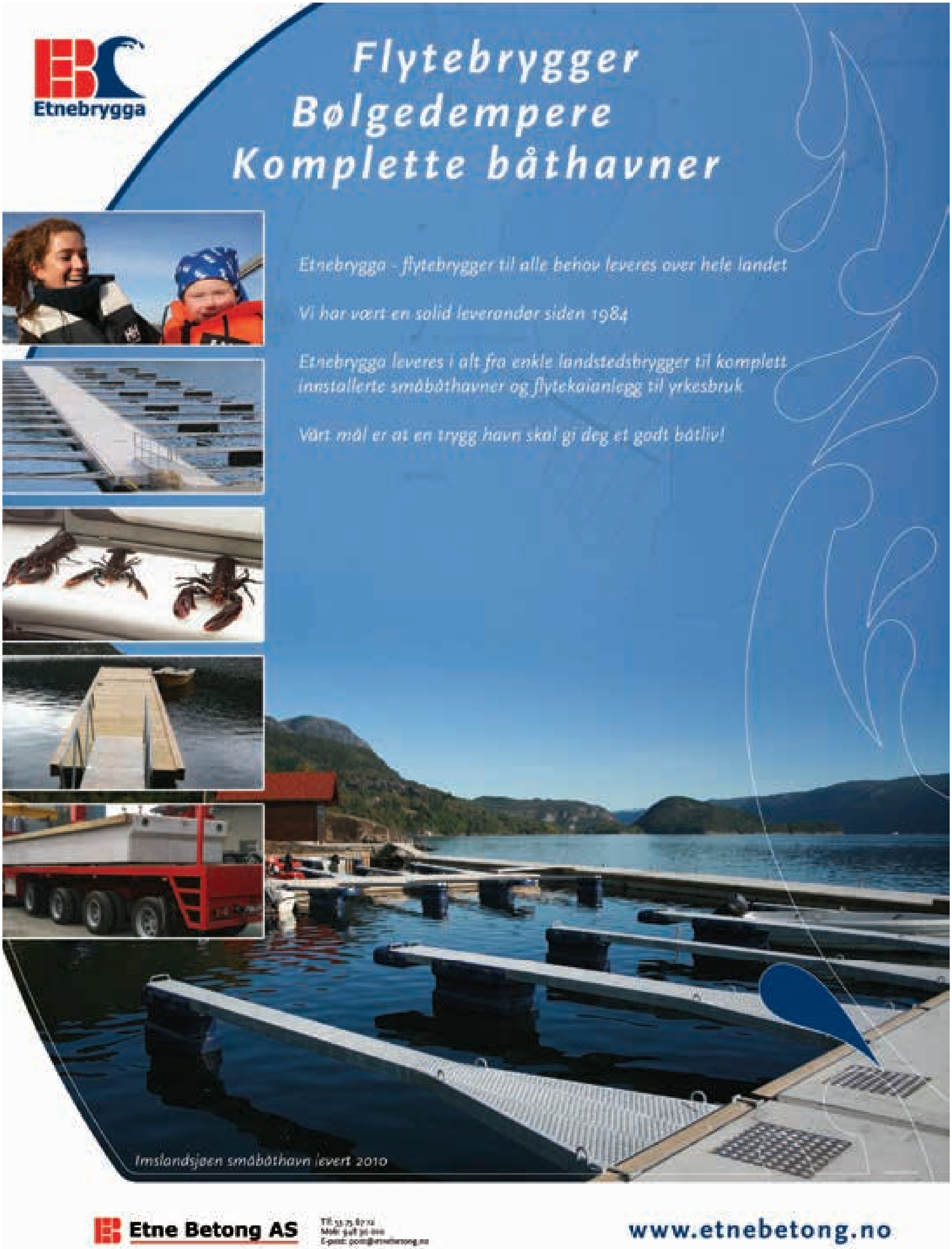
– *For en utenforstående kan jo dette fort høres ut som historien om en rik pappagutt fra Asker?*

– Rik er jeg i alle fall ikke, kommer det kontant.

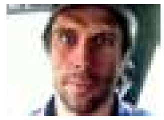
– Når jeg hjemme mellom konkurranser og utenlandsopphold, må jeg enten bo hos foreldre eller kjæresten.

– *Hva er det da som får en 28-åring til å satse alt for å nå et nesten umulig mål?*

– Jeg elsker å vinne og være «i ett med båten». Hver dag er drevet av et brennende ønske om å bli verdens beste, sier den entusiastiske seileren.


Etnebrygga
Flytebrygger
Bølgedempere
Komplette båthavner
Etnebrygga - flytebrygger til alle behov leveres over hele landet
Vi har vært en solid leverandør siden 1984
Etnebrygga leveres i alt fra enkle landstedsbrygger til komplett innstallerte småbåthavner og flytekaianlegg til yrkesbruk
Vårt mål er at en trygg havn skal gi deg et godt båtliv!
Imslandsjøen småbåthavn levert 2010
Etne Betong AS
www.etnebetong.no

KJETIL ØSTLI
HALVT LOFOTVÆRING,
HALVT HALLINGDØL,
BOSATT I OSLO



Har de siste 15 årene skrevet for Aftenposten/A-magasinet. Har mottatt Arne Hestenes-prisen, NTBs språkpris og Schibsted Journalism Award. Har skrevet boken Politi & Røver (2009), for denne mottok han Brageprisen. Fisker (ørret, sjø-ørret). Har aldri styrt båt. Men liker å sitte i en. Hvis det ikke er bølger. Sier ja til alle som spør om han vil være med på båttur/seiltur. Gründer nå Norges første friluftsmagasin på nett: Harvest – Mennesket & Naturen. Det handler om menneskets lengsel etter natur og å komme seg ut på eventyr. Nettstedet er gratis.

SYNDERE I SOMMERSOL

Det er for mange som dør av dumme årsaker. Men det er jaggu mange flere som har flaks og ikke dør.

Jeg husker en sommerferie på Hvaler et sted. Uten foreldre. Kun kamerater. Var vi 16? Et par av oss var vel 15. Jeg vet ikke sikkert. Men jeg husker at dette var første tur uten foreldre. Jeg fikk lov. De kjenner meg. Jeg var en ganske ryddig liten fyr. Ganske ansvarlig. Var sjelden villmann, bodde på bygda, men likte ikke å sitte på med folk som kjørte svin i bil, etter en bilulykke jeg lenge hadde mareritt om. Jeg hoppet ikke fra brua og ned i Hallingdalselva før jeg sjekket hvor dypt det var. Kjørte ikke utfor i Golbakken eller i Hemsedal før jeg var god nok. Jeg var en streiting. Det var trygt å la oss dra.

Men selv streite gjør en del rart. På Gol syklet vi alt vi kunne ned en bakke – og rett over riksveien, uten å se om det kom biler. Det var en slags «Chicken Run», som i Rotløs ungdom. Vi hylte av fryd. Det var idiotisk. Vi hadde flaks. Det gikk bra. Det var også andre greier når vi begynte å feste. Med alkohol i blodet fremstår galskap som moro. Går det bra, husker man bare adrenalinkicket og moroa.

Det er i dette tidsrommet gutter begynner å ødelegge seg. Se statistikk for trafikkulykker og gutter mellom 18-24. Se kriminalstatistikk over siktelser. Eller gjerne båtulykker. Unge gutter rammes hardest. Det er mange årsaker. At hjernen ikke er modnet før man nærmer seg 30 år, må være blant de viktigste.

Vi i Hvaler-gjengen var cirka 15-17 år. I Fredrikstad møtte vi en slektning av en kamerat. Han ordna øl og sprit. Vi sto utenfor pol og butikk mens han var inne. Jeg hadde nerver, selv om han som handlet var gammel nok. Jeg så ham komme gående ut med en vogn full av drikke. Jeg husker synet. Det var noe rått over det. Nå skjer det liksom. Gutt skal bli mann. Eller: Et bilde på sommer og første ferie uten foreldre.

Vi kom til hytta som lå ved sjøen. Et nydelig sted. Da jeg etterpå leste *Syndere i sommersol* av Sigurd Hoel, var det dette stedet jeg så for meg. Kvadratmeter for kvadratmeter. Vi fyret opp grill. Vi satt på veranda. Vi åpnet øl. Noen blanda Smirnoff med cola. Vi hadde ghettoblaster med så høy musikk en kassett kunne tåle. Av alle livets undere var nabohytta full av jenter på samme alder. De kom over, aiaiai, det var nesten for mye. Sol og blikkstille.

Det ble såklart kalas. Da kom første gode ide. Bare løpe bortover svabergene og kaste seg i vannet. Jeg løp det jeg klarte og stupte. Om det var dypt nok, eller steiner rett under vannflata, var vi for glade til å tenke på. På natta, da noen kastet opp, noen sov, andre danset. Da skulle vi ut på havet. Ikke bare ut mellom øyene. Men utpå havet. Jeg vet ikke hva planen var. Vi skulle ikke fiske, tror jeg. Kanskje stjele hummer fra noen teiner eller rappe noe fisk fra et garn. Eller bare komme oss laaangt ut.

Jeg husker en tanke: Ikke bli sjøsyk. Jeg var smirnoff&colakvalm allerede da vi satte oss i båten. Men ut på havet skulle vi. Vi duret på utover. I en liten, åpen båt. Vi hadde ikke redningsvester. Jeg husker at folk der jeg vokste opp nekta å bruke bilbelte på den tiden. Her på sjøen gjaldt det samme med vester. Jeg vet ikke om vi kjørte fort, men det antar jeg. Å kjøre sakte ville vært meningsløst på en slik fest av en natt. Det ble mer bølger etter hvert. Jeg husker at jeg var ustø, og at det ble verre. At jeg klamret meg fast. Men var nå så full at jeg bare lå der. Jeg vet at jeg ville bade utpå havet der, for å kvikne til, men at jeg ikke klarte å komme over kanten. Jeg bare lå over ripa, som et slips over en stol.

Og der var vi. På havet et sted. Noen skrålende, noen døddrukne, racende hit og dit over bølgene, i en liten båt stappet full av ungdommelig liv og kollapsede festdeltagere, uten annen plan enn å ha litt action. Jeg husker ikke når vi kom til land. Eller hvordan vi kom til land. Da var hjernen min kortsluttet. Men jeg tror ikke jeg lo av turen etterpå. Jeg skrøt heller ikke. Tenkte bare at det der var ikke så bra, vi må ha hatt flaks som ikke ramla uti.

Hva jeg kommer til å si til mine barn som vil på ferie med venner, er jeg usikker på. Jeg har lyst til, ved avreise, å tvinge på dem en redningsvest med hengelås. Og si med mørk røst: Selv om de fleste har flaks, er det alltid noen som ikke har det.



JEG HUSKER EN TANKE: IKKE BLI SJØSYK. JEG VAR SMIRNOFF&COLAKVALM ALLEREDE DA VI SATTE OSS I BÅTEN. MEN UT PÅ HAVET SKULLE VI. VI DURET PÅ UTOVER. I EN LITEN, ÅPEN BÅT. VI HADDE IKKE REDNINGS-VESTER.

JULEGAVEN TIL NOEN DU VIL TA VARE PÅ

RS redningsvest

RS Sea Lion er en kvalitetsvest fra Hansen Protection, utviklet av fagfolk og tilpasset fritidsbåtbruk. Den er lett, oppblåsbar og designet for å gi god bevegelse og komfort på sjøen. Vesten leveres med D-ring eller klikk-spenne. Ordinær pris 1295 kr.

Medlemspris
995,-





Medlemspris
200,-

100% vanntett RS mobiletui

Kåret til best i test. Vanntett ned til 5 m, flyter med innhold, og er designet for at telefonen kan benyttes når den ligger i etuiet. Ordinær pris 250 kr.



Medlemspris
1495,-

Profflykten RS Exposure Marine X2

Dette er en meget god multibrukslykt, designet for søk og «mann over bord». Den er vanntett og flyter og har mange nyttige lysfunksjoner: kraftig hvitt lys (700 lumens), SOS-signaler, blinking, arbeidslys og rødt lys for nattsyn. Ordinær pris 1995 kr.

RS(+)

Bestill på www.rs.no/nettbutikk

–Havets engler

På ti år har RS «Harald V» reddet 29 liv. Redningsskøyta er blitt et symbol på trygghet i Rørvik, og lokalengasjementet sier alt om hvor viktig innsatsen til mannskapet er.

TEKST & FOTO *Sofi lundin*

Det lukter automatkaffe, motorolje og Prince mild. Rundt bordet, i et rødt trehus nede ved brygga, sitter en gjeng karer. Noen med RS-uniform, andre uten.

– Velkommen til Rørviks beste kafé! Drikker du svart eller med melk? Kjærringa mi har laget kake, sier styrmann Håkon Hansen på kav trønderdialekt og setter fram en jordbærdekorert marengskake på bordet.

Jeg får kaffe i en kopp med hjemmelaget trykk. «Jeg har ikke råd til fem kroner» står det på koppen, som skiller seg fra de andre som har «betalt for kaffen»-trykk.

– I løpet av en dag kan vi ha et tjuetall kaffegjester, så kaffebudsjettet sprekker fort, sier skipsfører Tor-Helge Waagø. I løpet av få timer stiger summen i sparegrisen på kaffemaskinen, og jeg har hilst på et flertall av Rørviks lokale folk, spist meg småkvalm på kake og fått et inntrykk av hvor sterkt forankret Redningsselskapet er i Rørvik.

BUA I GAVE

Det er stor trafikk inn og ut av den røde bua som ligger ti skritt fra redningsskøyta «Harald V».

– Vi føler oss veldig heldige som har så sterk lokal støtte og så mange som tror på oss, sier skipsfører Tor-Helge og roser Ingvar Setenøy, som sto for både byggemateriale og interiør til bua, som tidligere lå midt i sentrum. Den ble flyttet til brygga da Setenøy spyttet inn en halv million kroner til en ny stasjon – til stor glede for mannskapet. Setenøy, som er investor og bedriftsleder i Rørvik, synes det var god investering å hjelpe Redningsselskapet.

– Redningsskøyta er sentral i Rørvik, og vi er heldige som har dem her. Hvis jeg blir statsminister, skal jeg definitivt sørge for et rikelig statsbudsjett til Redningsselskapet, sier Setenøy og tar en slurk kaffe fra «betalt-koppen» sin. ►►


RS(+)
RS(+)

▶ **Ute på jobb.** Håkon Hansen (t.v.) og Tor-Helge Waagø sleper en båt som hadde gått på grunn.





▲ **Orden på koppene** Besøker du mannskapet i Rørvik, må du ikke ta feil kopp. Stamgjestene har fått egne kopper med «titler» .

REDDENDE ENGLER

Etter flere uker med regn er solen og sommeren tilbake. De siste ukene har vært uvanlig stille for Tor-Helge og mannskapet på redningsskøyta. Finværet kan bety at det igjen blir mer aktivitet på sjøen. Rørvik har vært redningsskøytestasjon siden 1986. RS «Harald V» har vært på plass i Rørvik siden 2004 og har på den tiden reddet 29 liv og assistert 3 000 personer. På det lille stedet har redningsskøyta en sentral plass og er blitt et symbol på trygghet.

– Det kan bli veldig værhardt her. Tenk når det er orkan og bølgene står på for fullt her i sundet, da går redningsskøyta ut, sier John Martin Hellestø, som nyter ettermiddagssolen med bar overkropp i sin skjærgårdsjeep.

– Jobben de gjør er veldig synlig her i Rørvik. Det er et lite sted, og alle får vite når det skjer noe. Tenk så mange de har reddet opp gjennom årene. Jeg kaller dem for reddende engler. Ja, eller havets engler! sier Hellestø.

LANGE FISKERTRADISJONER

Øyriket Vikna består av 6 000 øyer, holmer og skjær. Fra de første menneskene kom hit for rundt 10 000 år siden og opp til moderne tid, har nærheten til ressursene i havet vært grunnlaget for bosetningen.



På slutten av 1800-tallet anla handelsmannen Johann Berg sitt «handelsimperium» i Rørvik. Med den gunstige beliggenheten midt i skipsleia, og som et naturlig knutepunkt for skipstrafikken mellom nord og sør, vokste Rørvik raskt.

Tradisjonelt har fiske vært den viktigste næringen og inntektskilden. Rørvik er fortsatt Nord-Trøndelags største fiskerihavn.

VITNE TIL AT 14 DØDE

Med ryggen mot bua har man god utsikt over småbåthavna og fiskebrygga. Utenfor bua nyter mannskapet de varme solstrålene. Lenestoler er dratt ut i solen, og nye besøkende er kommet. Å leve i nuet er noe guttene er blitt flinke til.

– Det blir noen late dager når det er stille på sjøen, men så plutselig skjer det noe. Det er en veldig uforutsigbar jobb, og det er det som er det fine, sier Bjørnar Solsem, som er maskinsjef på RS «Harald V». Om få dager skal Bjørnar til Oslo for å motta gullklokka som takk for 25 år i Redningsselskapet.

– Jeg skjønner ikke hvor årene er blitt av. Det har vært så mye moro og så mange fantastiske år. Bjørnar har opplevd mye siden starten som redningsmann. I tillegg til mange redningshistorier, har Bjørnar vært vitne til at 14 personer mistet livet på sjøen.

– Selvfølgelig er det hardt når noen dør, men det uansett veldig greit å kunne gi familien svar. Selv om det ikke alltid går bra, er folk veldig takknemlige for at de slipper å leve i uvisshet.

LOKALT ENGASJEMENT

Båtbrygga er full av småbåteiere som forbereder seg for årets kanskje fineste dag på sjøen. Jeg slår av en prat med Tony Vestvik, som har fast båtplass i Rørvik.

– Rørvik har lange fisketradisjoner, og redningsskøyta er en enorm trygghet for fiskerne. Som båteier er jeg selvsagt medlem selv. Ja, eller totalmedlem, for å være helt nøyaktig, sier Tony og poengterer at medlemsbeløpet han betaler er minimalt i forhold til den hjelpen han får hvis ulykken er ute. Tony er en av mange som forteller om det store lokale engasjementet for redningsskøyta i Rørvik.

I RØRVIK ER REDNINGS-SKØYTA BLITT ET SYMBOL PÅ TRYGGHET.

– Ulykker skjer, og jeg kjenner flere som har mistet livet sitt på sjøen. Stein, en god kamerat av meg, døde for to år siden. Han var fisker og døde idet han satte ut garn. Steins død ble starten på en stor innsamlingsaksjon til et nytt varmesøkende kamera på redningsskøyta, og så og si hver eneste Rørvik-beboer støttet Redningsselskapet i innsamlingen. Det store engasjementet forteller om hvor viktig redningsskøyta er her, sier Tony.

PØBELEN PÅ SKØYTA

Jeg får fort et inntrykk av at alle kjenner alle her. Det blir bekreftet da jeg besøker nærbutikken ved brygga. Damen i kassa har gått på skole med mannskapet på RS «Harald V» og fyrer av en sarkastisk kommentar om gutta.

– Så du har blitt sendt i lag med den pøbelen der! Hvis ikke de er snille med deg, må du bare røske tak i bartene deres ►►



▲ **Viktig sikkerhetsfaktor.** Siden RS «Harald V» ble satt på vannet i oktober 2003, har mannskapet reddet 29 menneskeliv og assistert mer enn 3000 personer.

▶ **Royal skrivestue.** «Harald V» ble døpt den 30. november 2003. På veggen i skipperlugaren henger et bilde av gudmor, kronprinsesse Mette-Marit.



og rope på Hilde-Gunn, sier hun med et lurt smil, mens hun skanner bokser og grillmat i lynfart bak kassa.

UVISSHET GJØR VONDT

Det er svalt og deilig inne på nærbutikken. Dette er en god plass for å slå av en prat med lokalbefolkningen. Etter et par dager i Rørvik ville det nesten vært litt eksotisk å møte noen som aldri har hørt om Redningsselskapet, men det skjer ikke. I stedet møter jeg Jeanette som står med sin datter ved kassen til Hilde-Gunn.

– Da pappaen til barna mine omkom og mannskapet på redningsskøyta fant ham, forsto jeg hvor viktig tjenesten er for Rørvik. Det handler ikke alltid bare om å redde liv. For meg var det viktig at han ble funnet. Å få svar og slippe å leve i uvisshet betyr uendelig mye, sier Jeanette og ser på datteren som mistet faren sin for to år siden. Stein var 39 år da han hektet føttene fast i fiskegarnet og ble dratt overbord.

– Som fiskere flest, tenkte han at ulykker ikke kan skje når man har så mange års erfaring på sjøen. Han hadde selvsagt ikke redningsvest.

– Redningsselskapet har vært en enorm støtte for familien. Det betydde veldig mye for oss å få tilbud om å komme ned til stasjonen for en prat. Å være vitne til det engasjementet som fulgte i etterkant av Steins sin død, var helt utrolig. Innsamlingsaksjonen til det nye kameraet kan bidra til at flere liv blir reddet, sier Jeanette.

– Vi har hatt stor nytte av det nye Flir-kameraet og det har hjulpet oss å redde liv, bekrefter Tor-Helge og gir ros til lokalsamfunnet som sto aktivt på og samlet inn de 586 000 kronene som kameraet kostet.

RAMASKRIK

Ordfører i Vikna kommune, Reinert Eidshaug, sier at lokalbefolkningens engasjement er naturlig, siden Redningsselskapet har vært en del av lokalsamfunnet i så mange år.

– Med 6000 øyer og en slik værhard kyststrekning er redningsskøyta nødvendig. Folk verdsetter hjelpen på sjøen. Det ville blitt ramaskrik hvis noen skulle finne på å fjerne redningsskøyta fra Rørvik, det er jeg overbevist om, sier Eidshaug.

FISKERNE ER ENIGE

I perioden 1990-2010 var det hele 275 dødsulykker i fiskeflåten i Norge, noe som gir et gjennomsnitt på 13 årlig. Rørvik har omlag 200 registrerte fiskere. Jeg snakker med et titall av dem og alle er overbevist: Rørvik klarer seg ikke uten Redningsselskapet.

Remi Hatland (30) var en nær venn av Stein. Vennens død har gjort at han tenker mer bevisst på sikkerhet.

– Jeg har jobbet som sjarkfisker i 14 år og var bestandig alene på båten før. Nå sørger jeg for å ikke være alene, sier Remi.

– Jeg har fått hjelp av redningsskøyta og blitt slept mange ganger. Det er en trygghet å ha dem her, og vi er veldig heldige i Norge som har Redningsselskapet. Under årene på sjøen har jeg vært vitne til mange ulykker, den siste nå i februar, da jeg og faren min var med og reddet to fiskere fra en synkende båt, sier Hatland.

SOVNET PÅ SJØEN

En fisker, som ønsker å være anonym, forteller at redningsskøyta har vært redningen flere ganger da han sovnet på sjøen.



Sosialt midtpunkt. Lokalmiljøet setter stor pris på redningsskøyta i Rørvik. Ingvar Setenøy er på kaffebesøk hos Bjørnar Solsem. Setenøy er en solid støttespiller, og har blant annet finansiert den nye RS-stasjonen.

– Jeg har vært fisker i 45 år, og i perioder blir det veldig lite søvn. Spesielt før, da jeg var alene ute på sjøen, ofte i tre døgn uten søvn. Det hendte noen ganger at jeg sovnet av og kjørte på grunn. Da var redningsskøyta god å ha, sier fiskeren og sier seg veldig fornøyd med at redningsskøyta har stasjon på fiskeværet utenfor Rørvik mellom februar og mai.

– Det er en trygghet å ha dem i området når vi er på jobb der ute. De støtter oss, både på land og på sjøen, sier han.

REDNINGSVETERAN

Skipsfører Tor-Helge er en mann av få ord og har masse erfaring på sjøen. Han er,

NÅR DET ER ORKAN OG BØLGENE STÅR PÅ FOR FULLT HER I SUNDET, DA GÅR REDNINGSSKØYTA UT

som både Bjørnar og Håkon, Rørvik-gutt og har over 20 års erfaring som redningsmann i Redningsselskapet. Tor-Helge har hjulpet hundrevis sjøfarende opp gjennom årene. Han har også vært vitne til flere dødsulykker på sjøen. Historien om fiskebåten som gikk på grunn og fiskeren som ble reddet fra drukningsdøden sitter sterkt i minnet.

– Jeg dykket ned og så beina til fiskeren stikke ut av fiskebåten. Jeg var overbevist om at han var død. Vi fikk ham opp av vannet, og han lå livløs en god stund. Plutselig ga han lyd fra seg. Det var en veldig spesiell og god følelse, sier Tor-Helge.

Klokken er syv om kvelden, sommerkvelden er varm og det er lenge før det blir skygge over den røde bua. Tidligere ambulansesjåfør Steinar Pedersen tar en kopp med «betalt for kaffen»-trykk. Steinar fikk slag for noen måneder siden da han var på tur utenfor Rørvik, og holdt på å miste livet før han rakk til sykehuset.

– Nå holder jeg meg i Rørvik. Jeg har sagt til alle at hvis jeg trenger akutt hjelp igjen, må jeg legges i redningsskøyta. Guttene på «Harald V» sørger for at jeg kommer fram til sykehuset i tide, det er jeg sikker på, slår han fast. ■■

BÅTNYTT
av Pål Silberg



Sjøsettes til våren: Benetti skal levere BSD-105 til våren. Eieren vil være anonym.

Benetti: Klassisk nybygg

Benetti, det italienske verftet som bygde den gigantiske motoryachten til Kjell Inge Røkke, har undertegnet kontrakt på bygging av en moderne 32,5 meter lang spissgatter.

Yachten blir bygd med stål skrog og aluminium overbygg.
I følge verftet, vil eieren innrede den slik at han kan bo om bord med familien hele året. Yachten får to 1000-hesters Caterpillar-motorer. Rekkevidden med ti knops fart blir på 3000 nautiske mil.



Snaut en million kroner: Yamarin 79 DC leveres med mye utstyr som standard.

Foto: Pål Silberg

Yamarin 79 DC: Erstatningen

Yamarin faser ut sin største daycruiser 80 DC og 76 DC og erstatter de to modellene med 79 DC. Den nye modellen har tilnærmet samme innredning som 80 DC og betydelig mer plass enn 76 DC. Under dekk har nykommeren soveplass til fire og toalett. Cockpiten er innredet med en stor rundsitter akter og en liten bysseseksjon. 79 DC har dobbeltsete på førersiden og en ikke alt for praktisk sittebenk på babord side. Yamarin har utviklet den nye modellen med intensjoner om å spare vekt. 79 DC veier 1700 kilo. Den er beregnet for motor med 250–300 hester. Med den største motoren og lett båt er toppfarten cirka 50 knop.



Uttern: Ny klassiker

Den nye modellen til Uttern er en klassisk skjærgårdsjeep med sentermontert styrekonsoll. Båten har høyt fribord og er godkjent for seks personer. Den faste tanken rommer 110 liter. Båten kan leveres med en rekke forskjellige utstyrspakker, blant annet ferskvannstank med trykkpumpe, innvendig LED-belysning og farget skrog. Båten har hydraulisk styring og blir levert ferdig stoffet.

Pioner: Multi-modernisering

Pioner, som rotasjonsstøper båter i polyetylen, har gjort mange endringer på modellen med katamaranskrog og lem i bagen. Den nye modellen er versjon nummer tre. Lengden er øket til 5,3 meter og bredden til 2,15 meter. Skroget er stivere. Det gjør at båten oppfører seg bedre i sjøen. Lemmen forut er blitt en god del bredere. Åpningen er nå 92 centimeter. I løpet av vinteren utvikler Pioner en god del utstyr som kan festes til festepunkter innstøpt i skroget.



Foto: Pål Silberg

Større og stivere: Pioner har fornyet Multi, som har fått bedre og tørrere sjøegenskaper og større lem i baugen.

Utbrett

Wider var først ute med å brette skutesidene ut og samtidig senke en form for pongtonger ned i vannet som stabiliserer båten når den ligger stille. 42-foteren er fin å kjøre, men den bråker som et jetfly, fordi støydempingen ikke er mye å skryte av og førerplassen er montert rett over motorene. Utbrett-systemet består av mye leamikk og hydraulikk som kan gå i stykker. Wider skapte om enn ikke akkurat en trend, så en løsning mange har hermet etter. De fleste hopper imidlertid over pongtongene. Det italienske verftet Astonda er kanskje den produsenten som har dratt det noe i nærheten av like langt som Wider. Astonda 63 ser knapt nok ut som en båt når den ligger stille. Under dekk er den like ekstrem – to store lugarer, en slags kinosal og en gigantisk garasje er alt den har å by på.



Foto: Pål Silberg

Mindre mekanikk: Cantieri Meditterano har en løsning som minner om Wider, men den er ikke så komplisert.



Har bygd én: Astonda Topdeck er 19 meter lang og over fem meter bred. Fremdriften er 2 x 600 hk koblet til pod-drev.

Nimbus: Større coupé

Nimbus har fått nye eiere. Foreløpig har de ikke sagt noe om når de skal premierevise en ny modell i Coupé-serien. Båten blir 13,24 meter lang og 3,95 meter bred. Den lukkete delen av cockpiten følger coupé-oppskriften med langsgående bysse plassert bak førerposisjonen. Under dekk blir det en stor lugar forut og to små under cockpitdørken. Dobbelmotorer er standard – enten to av Volvos D4 eller D6 motorer.



Usikkert: Nimbus sier fortsatt at 405 Coupé vil komme i løpet av 2013.



Foto: Pål Silberg

Beneteau MC4: Mer luksus

Båtprodusentene kommer til stadighet med nye modeller som skal være en ny serie. Det forundrer oss. Markedsføring er ikke gratis. Beneteau har Monte Carlo, som er store båter. Designerne bak Monte Carlo er italienske, men båtene har et amerikansk preg. Nå sper Beneteau på med MC, som står for Monte Carlo. MC er mindre og ser mer europeiske ut. Den første modellen var en 50-foter. Nå kommer det en modell på 43 fot. Den nye modellen er en dekkshusbåt med stor bakvegg i glass, som kan skyves til side. Under dekk har båten to lugarer tilknyttet hver sitt bad.

◀ **Volvo IPS:** MC 4 er snaut 14 meter lang. Beneteau har valgt å levere den med dieselmotorer koblet til Volvos IPS-drev.



Minst to motorer: Båter som har to eller flere utenbordsmotorer kan nå manøvreres med joystick.

Utenbordsmotorene: Joystick

Flere produsenter har erstattet de tradisjonelle, mekaniske gir- og gasskablene med elektriske ledninger som sender signaler fra førerplassen til elektronikkboksen på motoren. Hydraulisk styring med en rattpumpe er byttet ut med en elektrisk rattføler som aktiverer en servopumpe på motoren. Ved å sende signalene fra en joystick via en datamaskin til motorene, overtar datamaskinen manøvreringen. Den girer, gasser og svinger hver enkelt motor individuelt. Systemet virker, men foreløpig ser det ut til at datamaskinen bruker mer gir og gass enn det som strengt tatt skulle være nødvendig.

BELLA OG FINNMASTER

Finske hyttebåter



Foto: Pål Silberg

Stor og rommelig: Finnmaster Pilot 8.0 har gangpassasjer langs hytta, utgang til sidedekket fra førerplassen og stor tredelt glassdør mot akterdekket.

Bella og Finnmaster kommer med hver sin «hyttebåt» denne høsten. Finnmaster har en syv meter lang båt i produksjon og introduserer nå Pilot 8.0. Den nye modellen er 8,4 meter lang. Under dekk har den to kabiner, bad og bysse. Båten er beregnet på utenbordsmotor med 200–300 hester. Alternativt er det plass i motorbrønnen til 2 x 150 hk. Bella har gitt sitt forsøk på å kapre helårs båtbrukere en mer moderne form med rett baug og en stor hytte som er trukket helt ut i dollbordet. Det gir mer plass under dekk, men gjør det litt mer utrygt å bevege seg mellom for- og akterdekk. Båten, med betegnelsen Bella Patrol 700, er 6,6 meter lang og 2,6 meter bred. Den skal tåle en Verado-motor med opp til 200 hester.



Alu-inspirert: Linjene til den nye Bella-modellen minner ikke så lite om aluminiumsbåtene til XO. Fellesnevnere er blant annet rett baug og hytte med runde vindusflater.

Yamarin Cross 75 BR: Retro-utfordring



Foto: Pål Silberg

Trailbar: Yamarin Cross 75 BR er 7,53 meter lang. Bredden på 2,47 meter gjør at den kan kjøres på henger. Bilen bør være kraftig. Med motor nærmer vekten seg 1700 kilo.

Med targabøyle, som er ekstrautstyr, får den nye, store modellen i Cross-serien til Yamarin et litt gammeldags retro-preg. Vi tror det er en utfordring å selge en så sær båt. Prisen er ikke fastsatt, men Cross 75 BR, som betegnelsen er, skal nok prøve å kapre noen av de kundene som vurderer en Buster Magnum. Med 300 hester på hekken koster den cirka 620 000 kroner.

Yamarin kombinerer et skrog i aluminium med dekk, dørk og innredning som er støpt i glassfiber. Det gjør at båten ser mer forseggjort ut enn en Magnum. Men det er fortsatt Magnum som er referansemodellen mange strekker seg etter.

Sunreef: Gigantisk motortrimaran

Sunreef, et polsk verft som har hatt suksess med relativt rimelige katamaraner, har konseptutviklet en 210 fot lang motortrimaran. Prosjekter av denne og enda mer oppsiktsvekkende karakter presenteres i hopetall. Sunreef sløser imidlertid ikke med ressursene.



75 fot bred: Trimaranen får en boflate på 950 kvadratmeter, 6 gjestelugarer og balkonger som kan felles ut.

Nor-Tech: Elegant innpakket fornuft

Det amerikanske verftet drives av nordmenn og er kjent for store båter med enda større bensinmotorer. Nå snobber verftet ned. De kan levere en 29 fots senterkonsollmodell med Yanmar-diesel. Diesel kan du helt sikkert også få i den nye Monte Carlo-modellen, som er på 32 fot. Det var i sin tid Carlo Riva som introduserte Monte Carlo. Båten hadde stor cockpit. Styreposisjonen var plassert som en «øy» midt i cockpiten. Gjestene satt framme, beskyttet av vindskjermen. Nor-Tech har kopiert konseptet. Den nye modellen har sågar en smule retro-preg over seg.



Amerikansk retro: Nor-Tech har kopiert konseptet som Carlo Riva introduserte for mange år siden.

Buster: Lille-proffen

Den finske produsenten av aluminiumsbåter har forenklet og forsterket flere modeller og kalt dem for Pro. I vinter kommer en av de minste, men mest vellykkete prosjektene på markedet. Buster L Pro er 5,04 meter lang. Båten veier 390 kilo. Den er selvlensende og har dørk i aluminium.



Foto: Pål Silberg



Blitt litt større: Da Buster introduserte X-modellen i 2006, var den med sin modulære løsning noe helt nytt.

Buster: Lettplanende

Buster X 2014-modellen kommer med nytt skrog som er forlenget med ti centimeter. Innredningen er som før fleksibel, slik at båten kan skreddersys for mange forskjellige bruksområder. Det nye skroget har en V-form ved akterspeilet på 20,5 grader. Skal vi tro Buster, har de også lykkes med å lage et lettplanende skrog. Fabrikken sier at den nye X-modellen planer med syv personer om bord og en motor med 50 hk på hekken. Velger man den største anbefalte motoren, en Yamaha med 70 hk, oppnår Buster X en toppfart på 33–34 knop. Dør og vindskjerm mellom konsollene er standard. Det samme er fast tank på 100 liter.

Nimbus: Større coupé

Nimbus har fått nye eiere. Foreløpig har de ikke sagt noe om når de skal premierevise en ny modell i Coupé-serien.

Båten blir 13,24 meter lang og 3,95 meter bred. Den lukkete delen av cockpiten følger coupé-oppskriften med langsgående bysse plassert bak førerposisjonen. Under dekk blir det en stor lugar forut og to små under cockpitdørken.



Usikkert: Nimbus sier fortsatt at 405 Coupé vil komme i løpet av 2013.

Dobbelmotorer er standard – enten to av Volvos D4 eller D6 motorer.



Oxygene Air 77: Futuristisk katamaran

Den ekstreme katamaranen blir bygd i en blanding av treverk, epoksy og karbon. Air 77 veier 35 tonn. Katamaranen er 23,5 meter lang og har en bredde på 10,4 meter. Totalt, med de fire gjestelugarene pluss to mannskapslugarer, har Air en samlet boflate på 280 kvadratmeter. Konstruksjonen er gjort slik at båten ikke stikker mer enn 0,8 meter dypt. Det er omtrent det samme som en liten daycruiser med heggaggregat. To motorer med til sammen 1040 hester gir en toppfart på 20 knop.

Én er bygd: En glassdør integrert i det buete overbygget åpner seg oppover. Døren blir åpnet ved hjelp av et el-hydraulisk system.

STOR DAG FOR BÅTBYEN HARSTAD



Harstad-regionen med ny redningsskøyte RS «Kjøpstad»



Godt fornøyd mannskap på RS «Kjøpstad». Harstad-korpset har allerede 25 aktive, frivillige medlemmer.

RS «KJØPSTAD» ER NÅ OPERATIV REDNINGSSKØYTE I HARSTAD-REGIONEN. DET HELE BLE MARKERT MED EN SKIKKELIG REDNINGSØVELSE PÅ HAVNA I BYEN.

TEKST: *Frode Pedersen*

Korpsleder Tore Henriksen var stolt koordinator under øvelsen i samarbeid med lokalt politi og AMK-sentralen i Harstad. Brann i båt og dame over bord var nødmeldingen som tikket inn til nødetatene. Minutter etterpå var redningsskøyta «Kjøpstad» på plass, og markøren ble løftet om bord i skøyta. Så bar det inn til ventende ambulanse på brygga som tok seg av «pasienten».

– Det har vært en kjempedag for oss lokalt. At vi nå er fullt operative, betyr at Harstad-regionen har fått sin redningsskøyte, og at vi dermed tetter et hull i beredskapen langs kysten. Politiet har sagt de vil samarbeide ved å legge oss inn i sitt arbeidssystem. Det tar vi som en honnør til det arbeidet vi skal gjøre i fremtiden, sier korpsleder Tore Henriksen.

Korpset fikk skøyta opp til Harstad allerede i mai for å starte utdanningen av frivillige mannskaper. I dag teller korpset 25 aktive, frivillige medlemmer, hvor de fleste allerede har tatt utsjekk som mannskap på skøyta.

«Kjøpstad» har en maksfart på 30 knop og en rekkevidde på 200 nautiske mil. Den er 12,5 meter lang og har to Yanmar-maskiner om bord.

VIL TETTE FEM HULL

– Åpningen av korpset i Harstad betyr at vi er i ferd med å oppfylle målene våre om å tette fem hull langs norskekysten sør for Tromsø. Vi frir nå til lokalt næringsliv og faddere som kan hjelpe oss å holde liv i skøyta som er så viktig for denne store fritidsbåtregionen i nord. Harstad har over 1000 fritidsbåter fordelt på mange havner, og mange av dem brukes hele året. Med den beredskapen vi nå får i Harstad, er vi med på å gjøre nye deler av kysten vår sikker, sier generalsekretær Rikke Lind i Redningsselskapet.

I konkurranse med den lokale brannstasjonen i byen hadde likevel mange funnet veien til havna i Harstad. To av dem som ønsket å markere at byen og regionen nå hadde fått sin redningsskøyte var ordfører Marianne Bremnes fra Arbeiderpartiet og Elisabeth Aspaker fra Høyre *(like før hun ble fiskeriminister, red. anm.)*. Tross politisk uenighet hadde de ingen problemer med å forenes om at redningsskøyta er viktig, uansett politisk ståsted.

BRANN I BÅT OG DAME OVER BORD VAR NØDMELDINGEN SOM TIKKET INN TIL NØDETATENE.



Det er ikke lett å finne julegaver til kunder og ansatte. Kanskje har du allerede bestemt deg, og gir årets gave til en ideell organisasjon? Ved å gi årets julegave til Redningsselskapet er du med å ta et samfunnsansvar, redde liv, berge verdier og bringe mange flere trygt hjem til jul. Benytt kontonummer 5005.26.50000 og merk "Hjem til jul", ring oss på telefon 06757 eller les mer på **www.rs.no/hjemtiljul**

RS(+)

Trygghet på sjøen

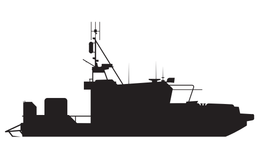
leonberg



Instruksjon. Skipsfører Kai Jensen fra RS «Bergesen d.y.» gir det frivillige mannskapet på RS «Simrad Færder» sikkerhetsinstrukser. F.v. trafikkflyger Erik Eide, maskiningeniør Knut Røssberg, marin kontrolltekniker Andreas Vika og driftsleder Reinert Røksund.

Nytt korps øver hjelp til selvhjelp

MANN OVER BORD I MØRKET. BRANN. VANNINNTRENGNING. DET NYSTARTEDE SJØREDNINGSKORPSET I SUNNHORDLAND ØVER PÅ HVA DE SKAL GJØRE HVIS ULYKKEN SKJER OM BORD I REDNINGSSKØYTA. **TEKST & FOTO** *Tanja Krangnes*



I stummende høstmørke og tett yr har Eivind Birkeland falt over bord fra RS «Simrad Færder». Et blinkende lys på den ene armen er alt som vises da mannskapet snur for å søke etter ham. Etter få minutter blir han ført inn i redningsnettet med en båtshake, rullet opp og lagt over på en båre – hypotermisk og bevisstløs, ifølge øvingsinstruktørene.

FASTE PROSEDYRER

De 1 000 frivillige som bemanner 19 redningsskøyter øver. Og øver. I Leirvik på Stord deltar 24 av 50 frivillige på et todagers sikkerhetskurs som er tilpasset redningsskøyta deres. Jørn Spetalen fra Redningsselskapets sjøredningsskole er

instruktør sammen med Kai Jensen, som til vanlig er skipsfører på RS «Bergesen d.y.».

Før avgang ber Kai Jensen bestmann Styrk Øgård om å lese opp prosedyren for brann og vanninntregning. Den henger i styrhuset.

– Bruk ti minutter på å gå igjennom oppgavefordelingen for båtfører, bestmann, matros og aspirant hver gang dere går ut med båten. Dere må kunne utføre alle disse oppgavene, kommanderer Jensen.

– Her er det ikke italienske regler som gjelder! Båtfører sklir ikke oppi livbåten før de andre, sier han, med henvisning til kapteinen på «Costa Concordia».

HER ER DET IKKE ITALIENSKE REGLER SOM GJELDER!

BRANN!

Eivind Birkeland har fått av seg tørrdrakta og er klar for ny øvelse.

– Brann! Brann om bord! Det velter svart røyk ut av motorkassa, roper Kai Jensen.

Båtfører kaller opp Rogaland radio. Luftspjell og dieseltilførsel slås av. Mannskapet drar fram sjøvannspumpa for å kjøle ned motorrommet, men til ingen nytte. Redningsskøyta må evakueres.

– Båten er overtent om tre minutter, roper Jørn Spetalen. Mannskapet løfter flåta ned fra taket, drar fram redningsdraktene fra et skap i styrhuset, river med seg grab-bagen med nødbluss og personlig nødpeilesender (EPIRB) og småløper fram i baugen, der de begynner å kjempe seg inn i draktene.

– Gikk det bra? spør Kai etterpå.

– Nei!

– Hva skorta det på?

– Kommunikasjon! svarer mannskapet i kor.



▲ **I Leirvik på Stord** deltar 24 av 50 frivillige på to-dagers sikkerhetskurs.



◀ **Mann over bord.** Eivind Birkeland, kjøpmann til daglig, "spiller" bevisstløs på båra under kyndig håndtering av automatikerlærling Kristoffer Danielsen, kokk Ola Dahl Andersen og elektroingeniør Styrk Øgård.

– Snakk høyt, vær tydelig. Gjenta det den andre sier, så vet han at du har forstått. Vær som en papegøye. Øvelse er ramme alvor, ikke en lek! slår Kai fast.

EN GOD REDNINGSMANN

– Øv, øv og øv. Ta ett skritt av gangen, oppfordrer Kai og understreker at det er viktig å tenke på egen sikkerhet.

– En død redningsmann er en dårlig redningsmann!

Det ferske mannskapet på RS «Simrad Færder» er fornøyd med de tre hektiske timene i kveldsmørket. Læringskurven har vært bratt siden de ble med i korpset.

– Dette kurset har satt i gang noen tankeprosesser om hva vi må øve på framover, sier Eivind Birkeland før han setter beina på trygg grunn.

Sjøredningskorpset i Sunnhordland er operativt fra slutten av november, men har allerede deltatt i søk, slukket to båtbranner og tatt mange slepeoppdrag. ■■

NYTTIG UTVEKSLING

TERJE WROLDSEN OG KNUT HVEDING LAR KOMMANDOROPENE KOMME I RASK REKKEFØLGE. PÅ REDNINGSSELSKAPETS SJØREDNINGSSKOLE I STAVERN ER DET TID FOR SAMHANDLINGSØVELSE. IKKE MELLOM ETATER, MEN MELLOM MENNESKER MED ÅTTE FORSKJELLIGE SPRÅK OG SOM ALLE DRIVER SJØREDNING PÅ FRIVILLIG BASIS. **TEKST & FOTO**: *Frode Pedersen*



Realistiske øvelser for en internasjonal gjeng på simulatoren hos Sjøredningsskolen i Stavern.

Dette er andre gang de frivillige sjøredningskorpsene i Europa samles for å lære av hverandre. Det er ikke bare i Norge at dette arrangeres. Flere andre land tar på seg vertskapsoppgaver, og noe går på rundgang.

Det legges vekt på å gi et innblikk i vertslandets rutiner og organisasjonsmessig oppbygging, men størst vekt blir lagt på å presentere sjøredning i praksis.

På sjøredningsskolen i Stavern er man så heldig å ha en meget avansert simulator. Her kan man legge opp til fiktive øvingsscenarier og gjennomføre disse i trygge, men uhyggelig realistiske øvelser – en sterk utfordring for den med hang til sjøsyke, for å si det mildt.

Deltakerne fikk også prøve seg i praksis om bord på to redningsskøyter. Her ble det demonstrert fremdriftsegenskaper, hvor alle skulle navigere både i natt- og dagmodus. Også rene sjøredningsøvelser ble gjennomført.

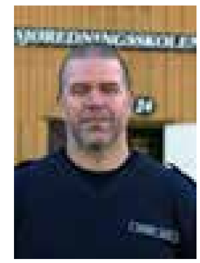
Vi snakket nærmere med tre av de åtte deltakerne:



ROBERT SKOV - SVERIGE

8 år som frivillig

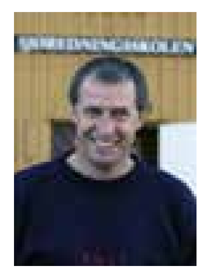
– Dette er viktig læring. Vi møter engasjerte som brenner for samme sak, og kan gjennom det knytte kontakter. Jeg har lært at mange driver godt med mindre midler enn oss, og at noe kan forandres til det bedre ved å tenke litt annerledes. Jeg visste heller ikke at de frivillige i Danmark fikk all sin støtte fra staten.



ROBERT AASA - ESTLAND

6 år som frivillig

– Alt er nytt for meg. Vi er et meget ungt korps, bare åtte år, så derfor er vi avhengige av å få innspill fra andre nasjoner om hvordan det går an å drive. Vi er ofte rekruttert fra yrker som driver med nesten det samme. Jeg er profesjonell brannmann og livredder. Utdannelsen har jeg fått både i Sverige og Finland.



ADRIAN BARKER – ENGLAND

14 år som frivillig (nå fast ansatt for å drifte RNLI)

– Jeg har gått gradene. En slik samling er påfyll på alle måter. Her kan vi lære hvordan andre takler utfordringer. Vi lærer å samhandle på forskjellige språk. Det er en utfordring, men vi blir bedre av å være sammen. Gjennom å møtes her, kan vi også støtte andre korps som sliter mer enn det vi gjør. For eksempel estlenderne, som har behov for støtte og hjelp på så mange måter.



POPULÆRT HUMMERFISKE

REDNINGSSELSKAPET HADDE I ÅR ØKT BEREDSKAP UNDER HUMMERFISKET, TIL GLEDE FOR DE MANGE SOM TRENGTE ASSISTANSE OG HJELP.

TEKST OG FOTO: *Eli Strand*

Etter økt pågang under fjorårets hummerfiske, ble det bestemt at redningsskøyta på Oscarsborg utenfor Drøbak skal være i full beredskap frem til jul. Flere hummerfiskere i Oslofjorden har ført til behov for økt beredskap.

MER POPULÆRT

Tidligere var hummerfiske i Oslofjorden et utbredt fenomen i Østfold og Vestfold, men i løpet av de senere årene har også folk lengre inne i Oslofjorden fått sansen for hummeren.

I fjor fikk Redningsselskapet meldinger om at RS «Bergesen d.y.» var dypt savnet i Oslofjorden, så skipsfører Kai Jensen er glad for at de nå er i beredskap frem til nyttår.

Den første måneden etter at hummerfisket startet i høst har skipsføreren registrert en jevn strøm av oppdrag, men likevel ikke så mange som han hadde forventet.

– Jeg tror folk har blitt flinkere til å ta sine forholdsregler etter at media har hatt så stort fokus på hummerfisket, sier skipsføreren.

MYE ULOVLIG

Alle som ønsker det og følger reglene har kunnet sette teiner fra 1. oktober og høste av havets sorte gull.

Dessverre er det ikke alle som følger reglene. Fiskeridirektoratet har i år gjort rekordbeslag av hummerteiner, både i forkant og under selve hummerfisket. Etter årets store aksjoner regner man med at det ulovlige fisket er langt større enn det lovlige.


RS 152
SAR

Eker Design utvikler nye Elias-båter



TEKST: *Frode Pedersen*



– At vi nå får med en norsk konstruktør er ekstra morsomt. Eker Design gjør alt her hjemme. Det betyr at vi kan følge opp prosjektet tett, sier lederen for frivillighetsavdelingen i RS, Bente Asphaug.

I mars neste år får den nye serien om Elias première på NRK, og i den forbindelse vil Redningsselskapet oppgradere sin flåte av Elias-båter.

RS ønsker å lage en båt som både er mer moderne og mer driftssikker enn de gamle, og har bedt Bård Eker og Eker Design om å være med på utviklingen av «nye Elias».

– Elias har blitt et ikon blant de yngre. De siste ti årene har vi hatt femti Elias-båter landet rundt, som har gått mange tusen timer med henrykte småbarn om bord. Nå er det på tide å skifte ut disse båtene, sier Bente Asphaug.

DRØMMEOPPDRAG

Eker Design har vunnet mange priser de siste årene for sine design. At de også er dyktige båtbyggere, har de bevist gjennom sin serie med Hydrolift-båter.

Designer Reidar Gjølstad i Eker Design er begeistret:

– Dette er utrolig hyggelig for oss. Både som designere og foreldre har vi fått drømmeoppdraget. Mine barn er henrykt! Alle vi som skal jobbe med prosjektet er foreldre – det vil inspirere oss ytterligere.

– Etter eget ønske skal Bård Eker selv lede designarbeidet. Det er ikke alle prosjekter han går inn i med full tyngde, sier han. ■



Foto: RS «Harald V»

RØRVIK: 65 PERSONER TATT OM BORD

Det ble fullt om bord i redningsskøyta «Harald V» da de evakuerte 65 passasjerer fra et skoleskip som hadde gått på grunn utenfor Rørvik om kvelden den 30. august. Etter at passasjerene var kjørt inn til land, fikk redningsskøyta dratt skipet av grunn.

FINNMARK: OPPDRETT OG SIKKERHET

Redningsselskapet besøker alle anleggene til oppdrettsselskapet NRS Finnmark for å bistå dem i HMS-arbeidet. I oktober gikk de ansatte ved sjøanlegget på Mortenes i vannet med egne redningsdresser. De fikk testet redningsvester, nødbluss og kommunikasjon til hovedkontoret ved fall i sjøen.



Foto: Kari Lene Olsen

FABIAN STØTTER REDNINGSSELSKAPET

TEKST OG FOTO: *Eli Strand*

Oslo-ordfører Fabian Stang fikk æren av å sparke i gang stafetten som skal få ordførere langs kysten til å kjøpe nautiske mil. Slik hjelper de Redningsselskapet med å finansiere driften av skøytene.

– Redningsselskapet gjør en viktig jobb for å trygge kysten vår, og etter en særdeles hektisk sommer her i Oslofjorden, er det ingen tvil om at vi trenger redningsskøytene, sier Fabian Stang.

Ordføreren er selv lidenskapelig båteier og forstår verdien av å ha en trygg og god kyst. Med seg denne vakre høstdagen har han også ordfører i Bærum, Lisbeth Hammer Krog, som mer enn gjerne tar stafettpinnen videre.

– Fabian og jeg oppfordrer andre til å støtte denne dugnaden for å sikre en trygg og god kyst, sier ordfører Krog.

FAKTA Idéen bak innsamlingsaksjonen er at kommuner, bedrifter og privatpersoner skal kjøpe nautiske mil à 500 kroner til den lokale redningsskøyta. Så mye koster det å drifte redningsskøyta over en strekning på én nautisk mil, med drivstoff, mannskap og det hele.



Oppfordrer andre. Fabian Stang overrekker stafettpinnen til ordførerkollega Lisbeth Hammer Krogh fra Bærum, som også oppfordrer andre ordførere til å kjøpe nautiske mil. Målet er at stafetten skal nå Bergen før jul.

VIL BLI MEDLEM FOR ALLTID



Foto: Angelica Øhman

Det var godt samarbeid mellom redningsskøytene da «Bergesen d.y.», «Horn Flyer» og «Sundt» i slutten av oktober søkte etter en seilbåt som hadde feilnavigert og kjørt på grunn på ukjent posisjon. Tjøme Radio og Hovedredningssentralen fikk peilet seilbåteierens mobiltelefon til området ved Engelsviken.

- Etter kort tid fant vi seilbåten, fikk berget den og slept inn til havn. Eieren var veldig glad, og da han spurte hvordan han kunne takke oss, var svaret enkelt: Bli medlem i Redningsselskapet! forteller mannskapet på RS «Bergesen d.y.».

– Redningsselskapet har sikret seg et medlem for livet, sier eieren av seilbåten, som vil være anonym.

Din lokale forhandler

Østfold

RHJ AS
Kalesjer og REX markiser
Tlf : 412 11 111
www.rhj.no

Akershus

HOLMEN SLIPP MOTORSERVICE A/S

www.motorservice.no
Telefon: 4000 1009
Butikk: Leangbukta 31, 1392 Vettre
Volvo Penta originaldeler
Verksted: Grundvikvn 1, 3478 Nærsnes
Service og reparasjoner av Volvo Penta
Opplag og båtplasser

AUTHORIZED VOLVO PENTA SERVICE

TRE & BÅT

Kavringen, 1450 Nesoddtangen
Tlf: 911 75 769 www.treogbaat.no
Vi slipper båter inntil 100 tonn, og reparerer alle typer trebåter.

VOLLENSLIPP
WWW.VOLLENSLIPP.NO +47 66 90 44 66

Slemmestadveien 424, 1390 Vollen
Telefon: 66 90 44 66
www.vollenslipp.no
Yanmar og Cummins
Slipp: 30 tonn

YANMAR Cummins

Oslo

MASTERVOLT
THE POWER TO BE INDEPENDENT

Strømforsyningsprodukter til båt, av markedets beste kvalitet. Stort utvalg av fra enkeltkomponenter til komplette og avanserte systemer. Terskelen til systemet du ønsker deg er kanskje ikke så høy som du tror.

Distributør:
Staubo Elektro-Maskin AS
www.staubo.no

Telemar
Maritim kommunikasjon

e-mail: mail@telemar.no //web: www.telemar.no
tlf: 22 72 60 60 // fax: 22 72 60 61

Telemar Norge AS
Brynsveien 16
N-0667 Oslo

KVH SAILOR. Thrane & Thrane

Vestfold

NORDOCKS

Nordocks AS - www.nordocks.no
Thorøyaveien 21, 3209 Sandefjord
Vi leverer alle typer brygger og tilbehør over hele landet. Med over 15 års erfaring innen bryggefaget leverer vi riktige løsninger til rett pris.

SANDVIK
www.sandvikboats.no

Sandvik Båtbyggeri AS
Langgrunnveien 39, 3186 Horten
Telefon 330 44 491

Motor- og skrogverksted

Salmaker og snekkeri

Båtutstyr fra STRØM

Vest-Agder

SEACO PLAST AS

Spar mye penger på å bygge din båt selv. Vi leverer byggesett av de populære Seaco-modellene. Kontakt oss for tilbud/info: www.seaco.no | Tlf 476 58 888

Rogaland

SR Kalesjeservice

Alt i båtkalesjer samt vask og impregnering
SR Kalesjeservice
Goaveien 33, 4070 Randaberg
Tlf 977 16 503 - www.kalesjeservice.AS

Åkra Bilimport AS
Rådhusveien 1, 4270 Åkrehamn
Telefon: 52 84 55 00
Servicetelefon: 909 39 500
www.aakrabaat.no
Båter: Finnmaster, Grandezza
Motorer: Yamaha

Hordaland

ALTIMEK FITJAR

Telefon: 95871570 - Mail: hans@altimek.no

Salg - reparasjoner
Tohatsu påhengsmotorer

BØMLO SKIPSSERVICE

www.bsse.no
Telefon 53 00 15 00
Hovlandshagen, 5443 Bømlo
Motorer: Yanmar og Volvo Penta
Vi utfører motorarbeid og maskinering, rørarbeid og hydraulikk, sveising av stål og aluminium, sprøyting av maling og bunnstoff, samt plastreparasjoner.

FITJAR

Håkonar Næringspark, 5419 Fitjar
Tlf: 944 30 500
www.fitjarbaat.no
post@fitjarbaat.no
Båter: Steady, AQ, Pioner
Motor: Yamaha

YAMAHA

Sotranot as

Maritimt Supermarked
FISKE - BÅT - FRITID
Sartor Storsenter, 5353 Straume
Telefon: 56 33 59 50
www.sotranot.no

Sogn og Fjordane

Saga boats

Saga Boats AS - www.sagaboats.no
6740 Selje
Telefon: 578 58 480
E-post: adr@sagaboats.no
Salg av nye SAGA-båter
Glassfiberreparasjoner og utstyrsmontering

Nordland

HOVDE AS MARITIM

8312 Henningsvær
Telefon: 76 07 31 00
www.hovdemaritim.no
Motorer: Deutz, Agco, Yanmar
Seilbåter: Bavaria, Grand Soleil, Dufour
Vinsjproduksjon - Nyoppsatt hall - Motorservice - Kaireparasjoner

Troms

BestMarin Harstad

Skoleveien 12-14, 9407 Harstad
Telefon: 77 00 05 80
www.baatsenteretharstad.no
Båter: Askeladden, Beneteau, Quicksilver, Linder, Bella, Flipper, Hansvik
Motorer: Mercury, Suzuki

JH Motor Nord AS
Stakkevollveien 23, 9010 Tromsø
Telefon: 77 61 05 10
www.jh-motor.no
Motorer: Perkins og Yanmar
Utstyr: Propeller og utstyr, pumper, styringer, sink, VDO instrumenter, varmere, batterier.



Foto: RS «Knut Hoem»

HELGELAND: 900 OPPDRAG PÅ NI MÅNEDER

Redningsselskapets ambulansebåt «Eyr Bremstein» har hatt hele 900 ambulanseoppdrag fra januar til oktober. Sammen med søsterbåtene «Eyr Ytterholmen» og «Eyr Myken» har de vært i tjeneste for Helgelandssykehuset siden mai i fjor. Om lag 20 000 innbyggere på Helgeland har behov for ambulansebåt ved akutt sykdom.



Foto: Frode Pedersen

VESTERÅLEN: TRO TIL FOR TRÅLER

Så langt i år har redningsskøytene våre assistert over 750 fiskefartøyer. 550 av disse var i våre tre nordligste fylker. Nå øker aktiviteten i fiskeflåten, og redningsskøytene går travle dager i møte. 26. oktober assisterte RS «Knut Hoem» tråleren «Havbryn», som hadde fått problemer med roret under fiske. Fartøyet ble slept fra Jennegga til Myre, hvor redningsskøytas dykker undersøkte roret.



Foto: Tommy Larsen

Andøya: 98-åring fikk motorstopp

To redningsskøyter og et Sea King-helikopter lette etter Ivar Søreng (98) da han ikke kom hjem til avtalt tid, etter å ha dratt for å fiske på Gavlfjorden på Andøya i slutten av september.

– Han er jo ingen ungdom lenger, så jeg pleier å følge med i kikkert når han er på havet. Men plutselig kunne jeg ikke se ham lenger, forteller kona Margit Søreng (95) til nrk.no. Hovedredningssentralen ble varslet, og etter en stund ble 98-åringen lokalisert. Da han ble tatt om bord i redningsskøyta «Knut Hoem», hadde han rodd i halvannen time. Han ble sendt til legesjekk, men var i god form. Til NRK forteller kona at hun skal ta seg en alvorsprat med ektemannen. For han har satt inn båten bare for sesongen.

– Vi skal ta ett år av gangen. Men er det opp til meg, blir han på land neste sommer, sier hun.



Foto: RS «Stormbull»

Lofoten: Sjark drev mot land

I oktober fikk en sjark med to personer om bord motorstopp ved Molldøra i Vågan. RS «Stormbull» ble sendt fra Svolvær for å bistå havaristen, som lå og drev for strøm og vind bare 100 meter fra land.

– Sjarken drev fort mot land, men det gikk bra denne gangen også. Det er nok et eksempel på at vi trenger en hurtiggående redningsskøyte her i Lofoten-området med mye fiskeri, fritidsbåter og ambulansetjeneste som vi skal betjene, sier skipsfører Rune Pedersen.

DSB SATSER PÅ FRIVILLIGHETEN

Redningsselskapet signerte i høst en avtale med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) om et nærmere samarbeid for å styrke beredskapen i Norge.

DSB og Redningsselskapet (RS) er enige om at vi har flere felles arbeids- og berøringspunkter. Avtalen skal komme samfunnet til gode gjennom et synlig samarbeid som ivaretar et trygt og robust samfunn, der alle tar ansvar. Avtalen legger opp til at samarbeidet styrkes både sentralt og lokalt, og man ser for seg jevnlige møter på ledernivå.

– Vi ønsker oss blant annet en årlig konferanse hvor den profesjonelle delen av frivilligheten og andre rednings- og beredskapsinstanser kan sette seg ved samme bord for å dele erfaringer og finne løsninger som gjør det lettere å samhandle når hendelser eller katastrofer skjer, sier Direktør i DSB Jon A. Lea.

Dette er noen arenaer hvor partene ser for seg at det er naturlig med et styrket samarbeid:

- Øvings- og redningsforum
- Nødnett
- Råd, utvalg og referansegrupper



Foto: Frode Pedersen

Avtale: Jon A.Lea og Rikke Lind vil styrke beredskapen gjennom samarbeid.



Foto: RS «Odin»

LAKSEFJORDEN: TO OMKOM

To menn i 60-årene omkom etter at de kantret i en lettbåt 21. september, da de var på vei ut til et større fartøy som lå fortøyd. Den ene ble funnet på overflaten, mens dykkere fra redningsskøyta «Odin» og Kystvakta fant den andre på fire-fem meters dyp noen timer senere. I følge statistikk fra Norsk Folkehjelp har 23 personer omkommet i fritidsbåtulykker i årets første ni måneder. I hele fjor omkom 30 personer.



LEIKANGER: BYGGET REDNINGSSKØYTE

Med denne flotte redningsskøyta vant de 13 elevene ved Leikanger skule konkuransen under vår forebyggende seilas i Møre og Romsdal.

– Denne var full av detaljer og bærer preg av flere har vært involvert i arbeidet. Topp at den har lys, og ikke minst at flere er i aksjon med å redde liv, uttaler juryen fra Sparebanken Møre og Redningsselskapet. Premien er et klassesett med redningsvester.



Foto: Bergensavisen

Askøy: Seiler reddet etter fall over bord

– Da redningsskøyta kom og så meg med én gang, ble jeg veldig glad, forteller Martin Maschek. Seileren hadde ligget rundt 15 minutter i vannet etter å ha falt over bord fra seilbåten sin utenfor Askøy i Hordaland.

TEKST: *Tanja Krangnes*

Maschek var på vei til havn i sin 17-fots seilbåt da ulykken inntraff.

– Jeg hadde hatt sikkerhetsline på hele dagen. Det var nesten ikke vind da jeg nærmet meg land, så jeg tok den av for å ta ned seilene og gå for motor inn til kai, forteller han.

Idet han går mot akterstaget, faller han bakover.

– Alt skjer som i sakte film helt til jeg havner i sjøen. Jeg prøver å ta tak i båten, men den driver bort. I det øyeblikket blir jeg veldig redd.

Det er rundt 15 grader i vannet. Maschek er kledd i flytedrakt, og redningsvesten har blåst seg opp.

– Jeg ser etter andre båter, men det er ingen der. Jeg begynner å svømme, men det går sakte framover, sier Maschek.

OBSERVERT FRA LAND

På redningsskøytestasjonen på Kleppestø har mannskapet på RS «Kristian Gerhard Jebsen» blitt varslet av Rogaland Radio.

– De ble ringt opp av en person på land som hadde observert en seilbåt som drev uten folk i cockpit i Florvågen, sørøst på Askøy. Han hadde også sett noe gult i sjøen, som innringeren trodde kunne være en person, forteller skipsfører Alfred Aastrøm på redningsskøyta.

KJØPER HÅNDHOLDT VHF

Redningsskøyta kjører Maschek inn til kai, der en ambulanse tar ham med til legevakta for en sjekk.

– Alt gikk greit. Jeg har vært kjempeheldig, påpeker Maschek, som for det meste seiler alene.

– Jeg bruker jo alltid sikkerhetsline, som er festet i en krok på redningsvesten. Og jeg hadde nettopp kjøpt flytedrakten fordi det har blitt kaldt i været. Nå skal jeg kjøpe en håndholdt VHF som jeg kan ha på meg. Jeg tør ikke tenke på hva som kunne skjedd hvis jeg ikke hadde blitt observert fra land, sier Maschek.

RS KONTRAHERER FIRE NYE SKØYTER

Redningsselskapet har i høst kontrahert ytterligere to nye skøyter i Bergesen-klassen. Disse to siste kontraheringene innebærer at vi har fire skøyter i Bergesen-klassen under bestilling for levering neste år.

Med fire skøyter i Bergesen-klassen i bestilling er vi godt i gang med å fornye flåten, og også med å oppfylle strategiene og handlingsplanene våre.

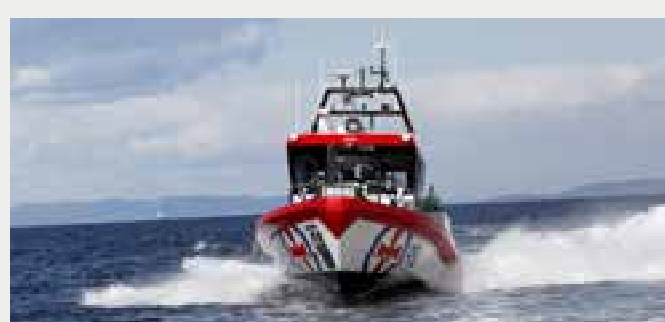


Foto: André Van Ingelgem

HELTEDÅD PÅ MJØSA

TEKST: *Eli Strand*



Foto: Jens Erik Jensrud

Heltedåd: Christiane ble hedret for sin store redningsbragd på Mjøsa. Fra venstre: Tippedirektør Thorbjørn Almlid, Niclas Svendstad, Christiane Skaug og Rikke Lind. t

11 år gamle Christiane Skaug reddet i sommer fetteren fra å drukne i Mjøsa. Den unge jenta beholdt roen og fikk fetteren trygt inn til land da det gjaldt som mest.

Det var en beskjeden, men tydelig stolt og glad jente som fikk diplom og livslangt medlemskap i Redningsselskapet. Den unge heltinnen holdt hodet kaldt, og hun er – i motsetning til fetteren – svømmedyktig.

– Jeg føler meg vel egentlig ikke som en helt, sier den beskjedne 11-åringen.

– Mest av alt er jeg bare glad for at alt gikk bra og at fetteren min Niclas er i live, sier hun.

BADELEKE GIKK RUNDT

Den dramatiske sommerdagen var Christiane, Niclas og to andre venner ute på Mjøsa med en badeleke da det gikk galt. Ingen hadde redningsvest. Tross den dramatiske situasjonen greide den djerve livredderen å holde hodet kaldt.

– Christiane beholdt roen og reagerte raskt da vennen hennes trengte hjelp. Derfor er det en stor glede for meg å gi henne et diplom og livslangt medlemskap hos oss i Redningsselskapet, sier generalsekretær Rikke Lind, som understreker at dette er en utmerkelse som henger svært høyt.

BEDRE SVØMMEOPPLÆRING

Christiane var den eneste som kunne svømme denne sommerdagen, og hun er glad for at det kunne redde fetteren.

– Vi ønsker å benytte anledningen til å minne om hvor viktig det er å bruke redningsvest, sier Rikke Lind.

Hun mener at det er svært betenkelig at bare halvparten av landets 5.-klassinger kan svømme, og oppfordrer den nye regjeringen til å ta grep her.

– Alle som jobber med barn og unge har et stort ansvar når det gjelder å lære den oppvoksende slekt å svømme, sier Lind.

STERK BIDRAGSYTER

Norsk Tipping var også til stede da 11-åringen ble hedret. De er en av de største bidragsyterne til Redningsselskapet og en forutsetning for at organisasjonen kan drifte redningsskøytene gjennom året, mener Rikke Lind.

– Norsk Tipping har som formål å sikre et stabilt overskudd til samfunnsnyttige formål. Og etter å ha vært med på Redningsselskapets øvelse på Mjøsa i dag, er jeg svært imponert over kompetansen som organisasjonen har, sier administrerende direktør Norsk Tipping, Torbjørn Almlid.

– Dette er en helt avgjørende ressurs for Norge, både langs kysten og på de to store innsjøene. Så det er med stolthet vi kan stå her som en stor bidragsyter til Redningsselskapets arbeid på vegne av våre spillere, sier han.



Værøy: Diplom til Sjøblomsten

Samling på Værøy der det ble delt ut diplom og nål til damene i redningsforeningen Sjøblomsten. En flott markering på en fantastisk plass!

Tidligere i høst arrangerte Rednings-selskapet i Nordland en samling på Værøy, der kvinnene i redningsforeninga «Sjøblomsten» fikk utdelt diplom og nål for fantastisk innsats gjennom mange år. Her er de sammen med ordfører Harald Adolfsen, som også er styreleder i RS Nordland.



HAVNEVIK
BILDE: SCANPIX
Stolt forvalter
AKER SEAFOODS ENDRER NAVN TIL HAVFISK
Som et av de eldste rederiene i Aker Seafoods, har Havfisk tradisjonsrike røtter tilbake til 1953. Nå endrer Aker Seafoods navn til nettopp Havfisk og med dette videreføres en arv fra et av våre mange foregangsrederier innen norsk trålfiske.
Havfisk skal kjennetegnes ved å være en stolt forvalter, både av fisken i havet, vårt mannskap og våre fartøy.
Bli kjent med oss på www.havfisk.no
HAVFISK

Uthavnsidyll

PÅ BRYGGEKANTEN
leif magnar



Vi slår oss til for natta i en av disse vakre, små uthavnene som den svenske vestkysten er så rik på. Det er god plass – bare en gul, liten seilbåt ligger der, tvers over bukta, med et noe uvanlig flagg i masta.

– Homseflagget, sier min kone.

– Regnbuespektret på flagget symboliserer sikkert at verden er til for alle utgaver av oss, tenker jeg høyt.

I cockpiten på den gule seilbåten kommer det opp to godt voksne damer.

– Å heise det flagget der er det bare jenter som tør, sier min kone.

Vi sitter en stund og bare lytter til stillheten.

En tredje båt kommer inn i uthavna, en eldre motorbåt. Forut står en nydelig jente i 20-årene, klar til å hoppe i land. Hun er opptatt med fortøyningene og enser ikke oss. Til rors står en litt tykkfallen, ikke fullt så ung mann.

Også i den gule båten er de oppmerksomme på de nyankomne. Begge damene reiser seg og betrakter motorbåten mens den ankrer opp.

Den unge jenta hopper elegant i land og gjør fast med noen sikre grep. Med et grasiøst sprang er hun om bord igjen. Mannen gliser og viser med tommelen opp at han er fornøyd. Han får et slengkyss tilbake.

– Et umake par, sier min kone.

– Hun så ung og pen, og han egentlig hverken det ene eller det andre. Heldigvis er det ikke alltid utseendet det kommer an på.

Damene i den gule båten bærer opp to store kurver og er snart i gang med å lage mat.

Vi har så vidt begynt med middagen vår, da vi ser den unge jenta gå mot seilbåten. Damene veksler noen ord med henne, hun får med seg en liten pose. En av dem følger henne tilbake. Vi hører dem prate livlig.

Damen fra seilbåten holder landtauet stramt, og jenta svinger seg om bord i motorbåten med nok en flott bevegelse. Mannen er ikke å se.

Damen går tilbake til den gule båten, så snur hun seg, vinker og ler. Den unge jenta vinker tilbake.

– Dette kan bli interessant, sier min kone.

– Det er ikke så mye som skjer i disse uthavnene, sier jeg.

Jeg tenker litt på mannen i motorbåten, men slår det fra meg og konsentrerer meg om maten.

Det blir mørkt. I seilbåten tenner damene en liten lykt og fester den i bommen. De spiller klassisk musikk, bare stille i kveldsbrisen og ikke sjenerende på noe vis. Høy og klar fuglesang fra et tre i nærheten blander seg inn i musikken.

– Hør, så vakkert, sier min kone.

Også i motorbåten kommer lyset på. Kalesjen blir dratt til side. I lysstrimen ser vi den unge jenta gå i land, bort til den gule seilbåten. Begge damene reiser seg. Jenta går om bord. De ønsker henne velkommen med et glass.

– Her skjer det ting, sier jeg.

Alle tre setter seg ned og spiser. Praten blir mer og mer høylydt og overdøver av og til musikken.

Stemningen i den gule båten blir etter hvert riktig løssluppen. Den klassiske musikken er byttet ut med noe mer rytmisk, de synger. De reiser seg og beveger seg i takt med musikken. Lykta i bommen svinger med.

– Skal si de har det hyggelig der borte, sier jeg og tenker litt mer på mannen i motorbåten. Ingenting rører seg hos ham.

Det kommer lys på i lugaren hos damene. Like etter blir det slukket.

Nå sitter det bare én skikkelse igjen i lampelyset på seilbåten. Musikken stopper.

Om bord i motorbåten brenner lyset ennå en stund. Så blir også det slukket.

– Tro hvordan han har det der borte, sier min kone.

– Si det, svarer jeg.

Vi sitter noen minutter uten å si et ord. I skinnet fra lykta ser vi damen i den gule båten sitte ensom i den stille kvelden.

– Hun har det kanskje ikke så greit, hun heller, sier min kone.

Et svakt pust fra kveldsbrisen folder et øyeblikk ut regnbueflagget på seilbåten. Vi ser så vidt noen av fargene i lyset fra lykta.

– Markedsføring virker, sier min kone.



SLIK OVERLEVER DU BÅTVINTEREN

FØRST UTE OM VÅREN OG SIST PÅ LAND OM HØSTEN. ELLER KANSKJE DU RETT OG SLETT VELGER Å BLI PÅ FJORDEN, SELV OM TERMOMETERET LYSER BLÅTT OG FROSTRØYKEN LIGGER TETT RUNDT BÅTEN. HER KOMMER NOEN GODE RÅD OM HVORDAN BÅTLIVET KAN LEVES PÅ TROSS AV AT SOMMEREN ER LANGT UNNA I BEGGE RETNINGER.

TEKST OG FOTO: *Frode Pedersen*

Ingenting kan måle seg med hildringstimen en tidlig aprilmorgen, eller lilla solnedganger over høstblått hav i slutten av oktober.

Roen du egentlig søkte da båten ble innkjøpt er her og nå. Lukten av sjø river sterkere i nesa. Du traver alene på bryggene. Havet er fritt for sommersummende skjærgårdsbøller, stillheten har senket seg over båtlivets gleder – nesten, i hvert fall...

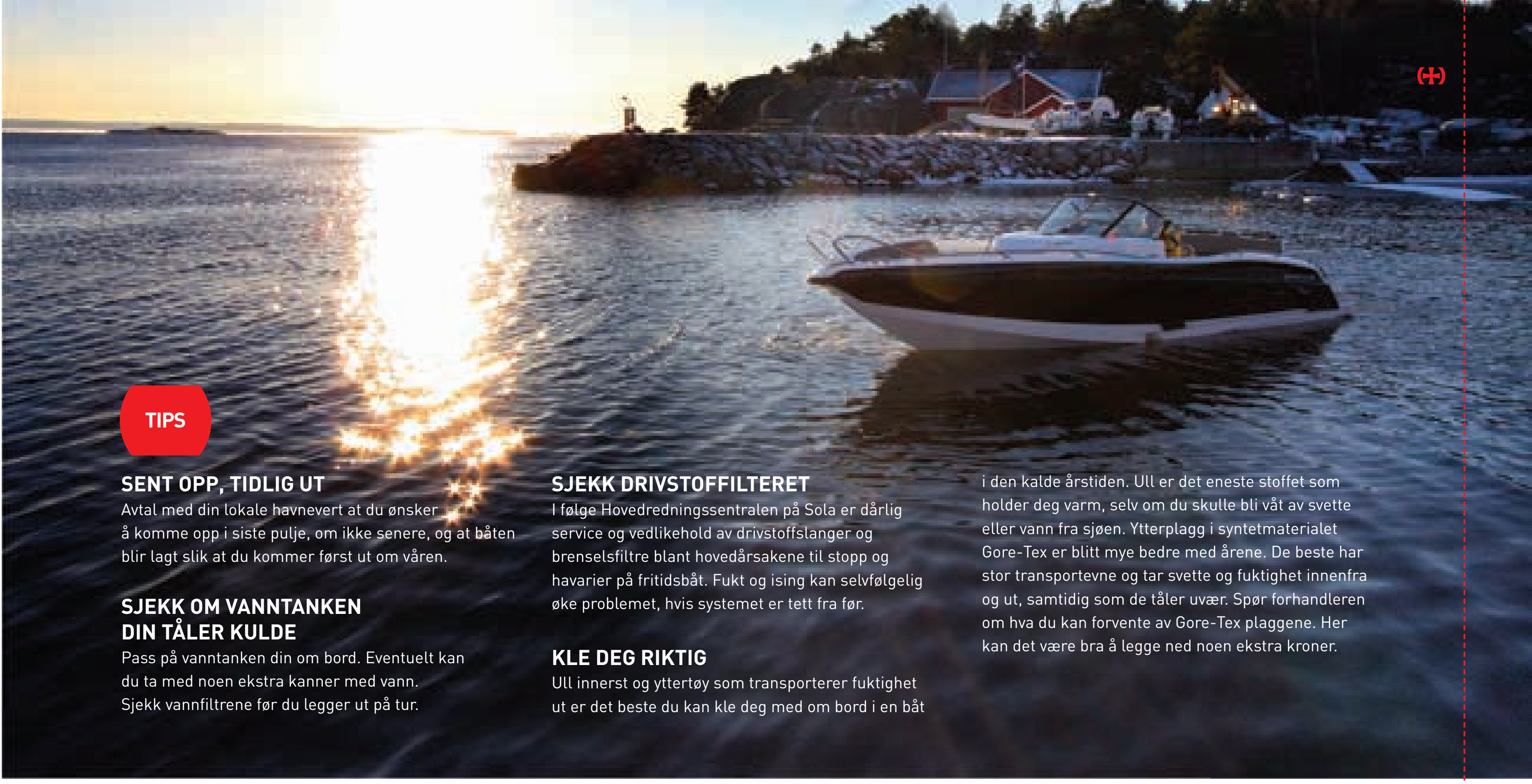
Flere båteiere ser nå mulighetene til å forlenge båtsesongen med bedre planlegging og utstyr om bord. Stadig nye ting og tang kommer som gjør det komfortabelt å leve, selv om termometeret nærmer seg de blå, og frostrøyken står som en kuldegysning ut av kjeften en tidlig motlysmorgen.

Høsten og våren er årstider som preges av store temperatursvingninger her hjemme. Dette øker også faren for kondens. Kondens utvikler fukt og mugg, som igjen kan føre til fysisk ubehag og sykdommer. Vi har derfor sett på noen av mulighetene til å bli i båten når naboen har gått i land for sesongen.

Har du strøm om bord, kan du benytte deg av et varmeelement eller en liten vifteovn (beregnet for bruk i bil/båt) på cirka 300 watt, eller eventuelt én eller to lyspærer på 40 watt. Dette hever temperaturen i båten slik at den relative fuktigheten går ned. OBS: Husk at med denne metoden skal dører, luker og ventiler IKKE være skalket, men derimot settes litt på gløtt.



Boblehavn. Flere store havner har nå tilbud om boblehavn. Det vil si at det er plassert ut motorer undervanns, som sirkulerer vannet i havna så det ikke fryser til. Dette problemet er selvfølgelig størst inne i fjorder. Østlandet er spesielt utsatt for is i havnene på vinteren.



TIPS

SENT OPP, TIDLIG UT
Avtal med din lokale havnevert at du ønsker å komme opp i siste pulje, om ikke senere, og at båten blir lagt slik at du kommer først ut om våren.

SJEKK OM VANNTANKEN DIN TÅLER KULDE
Pass på vanntanken din om bord. Eventuelt kan du ta med noen ekstra kanner med vann. Sjekk vannfiltrene før du legger ut på tur.

SJEKK DRIVSTOFFILTERET
I følge Hovedredningssentralen på Sola er dårlig service og vedlikehold av drivstoffslanger og brenselsfiltre blant hovedårsakene til stopp og havarier på fritidsbåt. Fukt og ising kan selvfølgelig øke problemet, hvis systemet er tett fra før.

KLE DEG RIKTIG
Ull innerst og yttertøy som transporterer fuktighet ut er det beste du kan kle deg med om bord i en båt i den kalde årstiden. Ull er det eneste stoffet som holder deg varm, selv om du skulle bli våt av svette eller vann fra sjøen. Ytterplagg i syntetmaterialet Gore-Tex er blitt mye bedre med årene. De beste har stor transportevne og tar svette og fuktighet innenfra og ut, samtidig som de tåler uvær. Spør forhandleren om hva du kan forvente av Gore-Tex plaggene. Her kan det være bra å legge ned noen ekstra kroner.

MANGE VEIER TIL EN VINTERVARM BÅT

OLJEVARMERE
Oljevarmere (luktfri parafin) kan benyttes i rom der du har god lufting. Billigere modeller til bruk i hus og hytter kan brukes, men egner seg kun når båten ligger stille. Fra 2000 kroner og oppover.

KATALYTOVNER OG INFRAVARMERE PÅ GASS
Disse er mest vanlig til hytteoppvarming, men kan være en økonomisk måte å varme opp båten på, så lenge du ligger rolig. Katalytovnene brenner med kun en liten pilotflamme og avgir konstant varme på 2900 Watt. Den blir aldri så overflatevarm at du brenner deg på den, og selges derfor som «den barne- og dyresikre ovnen». Mange har jo ofte begge med seg i en trang båt. OBS! God gjennomlufting er viktig.

VANNBÅREN VARME
Så lenge du har ferskvannskjølt båt, er dette en økonomisk måte å varme opp båten på. Minuset er jo at du må ha motoren i gang for å hente inn varmt vann til varmeblåserne. På plussiden kan vi nevne at en slik installasjon gir deg flere og bedre muligheter til å økonomisere med varmen. Du kan ha flere mindre blåsere som fordeler varmen optimalt. Du har også muligheter for dobbelinstallasjon, hvor du kobler en dieselvarmer på samme slyngen, som tar over når motoren ikke lenger går. Vannvarmeslangene krever også mye mindre hull i skrog og innredninger og tar mye mindre plass en de tykkere luftslangene. Men prisen på en slik dobbel installasjon blir nok ikke like økonomisk.

EKSTRA GASSFLASKE


Bruker du gass til oppvarming og matlaging, er det naturlig at det går med mye mer i den kalde sesongen. Det er kjedelig å gå tom midtveis. Husk at gassflasker skal oppbevares i egne rom, eller «containere» som kan kjøpes for cirka 500 kroner i båtutstyrsforretningene. OBS! Gass på vidvanke er farlig, og det er viktig at man tar sine forholdsregler om bord. Det finnes detektorer å få kjøpt. Like viktig er det at du sjekker ventiler og sammenkoblinger ofte. Gass er tyngre enn luft og vil ved lekkasje samle seg langs kjølen i båten. Der blir den vanskelig å oppdage – og det kan få katastrofale følger.



ALTERNATIV TIL GASS OG OLJE
kan være å sette på rødspritbrennerne i pentryet for å varme opp cockpiten. Gode gamle Heat Pal gjør også nytten som varmekilde. For en tusenlapp skaffer du deg da både en varmekilde og et kokeapparat. Denne anbefales, fordi den er utstyrt med egen beskyttelseshette over selve brennerelementet. Bruker du spesialspriten Fin Fyr, brenner den renere enn med vanlig rødsprit. OBS! Åpen varme forbruker mye luft, så det er veldig viktig at du har tilgang på god gjennomlufting.

DIESEL-/LAMPEOLJEVARMERE MED VARMLUFT
Dette er den mest vanlige, og for så vidt en komfortabel måte å holde varmen på om bord. For flere av denne typen varmere kan støy være et problem. Det finnes varmere som kan plasseres i lukkede rom, langt fra kabinen, fordi de fungerer ut fra støvsugerprinsippet (Mikuni). Det vil si at de henter «frisk» luft utenfra i den ene enden og blåser varmt ut i den andre. Priser fra 5600 kroner.



MOBILE GASSOVER


kan flyttes fra innerom til uterom. Må alltid overvåkes, og stå på et underlag som tåler sterk strålevarme. Pris fra 600 kroner og oppover. Gass brenner tørt.

TØRRE PUTER OG SENGETØY



TØRRBALLEN

Fungerer som en svamp på fuktighet, men det som egentlig skjer er at fukten blir trukket inn i boksen av krystaller som samler seg i bøttebunnen av tørrballen. Disse leveres i to forskjellige størrelser, og vi anbefaler at du setter ut et par av disse rundt i båten. De kan stå om bord hele året, og du vil raskt finne ut at de er effektive hjelpemidler. Koster cirka 80 kroner for den lille og 120 kroner for den «mega»-store. Egne refillpakninger kan kjøpes.

SENGETØY SOM TÅLER FUKT

bedre enn vanlige sommerdyner er å få kjøpt, av materialer som puster bedre og ikke slipper fukten inn i selve kjernematerialet. Utenom sommersesongen kan det være en fordel å bruke soveposer. Holofilfyllet (hullfiber) isolerer selv om det blir fuktig, det gjør ikke dun. Yttertrekket på soveposene er laget i vannavisende og hurtigtørkende materialer, og vil derfor tørke mye lettere enn bomullsdyner. Et annet godt råd er selvfølgelig å ta madrasser og dyner med hjem mellom hver gang båten brukes.

LUFTING UNDER MADRASSER

Det er mulig å kjøpe spilebunner (tyske Calypso) som løfter madrassen cirka 5 cm. Dette kan du selv tilpasse sengemålet i din båt, men det er dyrt og tar en del plass. En mye billigere og enklere løsning er Air Cell Pro – et vevet plastmateriale som bygger cirka 2 cm, og som sender fuktig luft ut og tørr og varm luft inn under madrassen etter hvert som du beveger deg. Dette underlaget koster i overkant av 700 kroner for en «matte» på 137x210 cm, og det kan skjæres eller klippes til uten annet verktøy enn en saks. Er du nevenyttig, er det selvfølgelig mulig å lage din egen spilebunn.

PUTER SOM TÅLER FUKT

er lurt, slik at du ikke blir våt i baken. Kapok er et fyll som tåler fukt bedre enn andre materialer, og dette – sammen med bomullsstoffer som er behandlet mot fukt og mugg – gjør at du kan bruke putene både inne og ute. Fåes i flere størrelser og farger og koster fra hundrelappen.

HVIS BÅTEN MÅ FORLATES

Dersom du forlater båten om vinteren uten å ta med deg puter og sengetøy, anbefaler vi at du setter putene på høykant og gjør kontaktflatene med benker så liten som mulig. Dra noen snorer innvendig, slik at du kan henge opp pledd og dyner, eller heng dem over stolrygger og slikt. Alt dette vil minske faren for sopp og muggdannelser om bord.



Air Cell Pro - et vevet plastmateriale som sender fuktig luft ut og tørr og varm luft inn under madrassen etter hvert som du beveger deg.

GOD VENTILASJON OG ISOLASJON ER HELT AVGJØRENDE FOR Å FÅ EN TØRR OG VARM BÅT



Gamle kalesjer har lett for å trekke til seg fuktighet veldig raskt, og vil lett kunne bli en kilde for frost og mugg.

GOD KALESJE

Det er viktig med god lufting i båter, men gamle kalesjer har en egen evne til å slippe ut ukontrollerte mengder med luft. På samme måte vil en slitt kalesje gjøre gjennomtrekken umulig å styre ved en eventuell oppvarming. Gamle kalesjer har også lett for å trekke til seg fuktighet veldig raskt, og vil derfor bli en kilde for frost og mugg.

ISOLERING

Båter er ofte dårlig isolert. Dette gjør at innvendige skrogsider fungerer som magneter på kondens. Mange opplever derfor å bli skikkelig våte når de kommer i kontakt med skrogsidene om natten. Dette kan man enkelt løse ved å kjøpe fleksibel isolering i polyetylenplast. Den



kommer på rull og kan lett formes og tilpasses alle mulige skrogformer. Isoleringen limes direkte til skrogsidene og vil dempe sjøstøy og gi deg en tør båt innvendig. Koster cirka 90 kroner kvadratmeteren.

VIFTEVENTILERING

For å slippe å bruke kalesjen som lufteluke, finnes det mange små ventilatorer på markedet som går på kombinasjonen av batterier om natten og solceller på dagtid. Disse kan gi en kontrollert utlufting i båten.

GOD LUFTING OM NATTEN

Det er mange som tror at det blir varmere om man lukker seg helt inne i båten. Det er feil. Nesten all varme forbruker luft, og derfor er det viktig at du er effektiv med oppvarmingen. Lufting gir sirkulasjon av lufta, og man vil oppdage at det går raskere å varme opp der det er tilgang på kontrollert lufting.



JAN-ERIK NÆSS

gjestekommentaren



– Kjære RS-medlemmer!

For drøye 100 år siden var vi alle seilere, både RS og KNS. En del av våre medlemmer (også KNS selv) har tatt hånd om en del dekommisjonerte RS-fartøyer – fra de første Colin Archer-skøytene til RS 92 «Odd Godager», som i dag er sikringsfartøy under våre store regattaer og eies av oss.

I Oslo har vi samarbeidet med RS om kurs og lånt ut båtmateriell ved behov. Vi har også svært god hjelp av RS under avviklingen av Færderseilasen, som er verdens største «overnight» regatta. Vårt forhold til – og glede over – RS' flotte arbeid er derfor svært langvarig.

Når vi ser på seilernes bruk av RS' tjenester i dag, så er den økende, og alt tyder på at vårt langvarige forhold skal fortsette.

Det er nemlig stor forskjell på dagens seilere som gruppe enn for eksempel for 25 år siden. Gjennomsnittsseileren på 70-80 tallet hadde stort sett gått gradene gjennom regattaseiling med joller, via kjølbåter og til egen turbåt. Altså ofte et livslangt forhold til seiling med tilhørende kompetanse. Jeg tillater meg å tro at disse sjeldnere trengte assistanse til sjøs enn andre fritidsbåtbrukere. De behersket god bestikknavigasjon og var gode til å håndtere både båt og seilføring. Motorstopp var ikke noe problem – man hadde jo seil.

I dag opplever vi at folk ringer inn til oss om omtrent følgende spørsmål:

– Hei, vi har tenkt å begynne å seile. Har sett oss ut noen alternativer rundt 40 fot – hvilket merke/type anbefaler dere? Så i dag rekrutteres det til seiling både fra folk med bare motorbåterfaring og folk helt uten båterfaring.

At særlig den siste gruppen vil havne i situasjoner der assistanse fra RS er påkrevet, er innlysende. Men også de som konverterer fra motorbåt. Vi hører jo nå at RS må ut for å assistere seilbåter fordi de ikke får startet motoren, eller har tau i propellen. Det betyr at de ikke føler seg trygge på å seile båten uten tilgang på motorkraft. Vi setter oss ikke til doms over folk som mener de trenger hjelp, men kan kun konstatere at spennvidden i nautisk kompetanse er vesentlig større enn før. Og her kommer RS' tjenester til fritidsbåtflåten inn. Både servicetelefonen, totalmedlemskap, skippermøter og generell beredskap er til stor nytte for seilbåtfolket som en stadig mer sammensatt gruppe.

Vi anbefaler medlemskap, og ser frem til samarbeid de neste 100 år.

Med seilerhilsen
Jan-Erik Næss
Generalsekretær
Kongelig norsk seilforening

Redningsselskapet takker for gaver innsendt til minne om:

Arild Pedersen
Arthur Olsen
Dagfinn Gunnar Dumben
Edvin Nikolai Nilsen
Håvard Kristoffer Rabben
Jan Nybakk
Knut A. Myrvik
Oddny Sørø
Peder Eilertsen
Roar Jacobsen
Sonja Ormevik
Terje Paul Gunnar Johansen
Tor-Bjørn Køhn
Ulrik Harald
Senneset
Viggo Nilsen

FADDERE FOR REDNINGSSKØYTER

AUKRA KOMMUNE
CHC Helikopter Service
HANSEN
Aker Solutions
SJØTRANS Oslo Havn KF
Stena Line
SpareBank 1
FERNO Norden



KRONIKK

Frivilligheten er arvesølvet vårt

GENERALSEKRETÆR I FRIVILLIGHET NORGE
birgitte brekke

Hvordan ville Norge sett ut uten frivilligheten? I førjulstiden blir frivilligheten synlig gjennom julemesser, julekonserter, grøtfester, innsamlingsaksjoner, julearrangementer for eldre, ensomme osv. Ellers i året ser vi frivilligheten i form av fotballtrenere, loppemarkeder, lokale historielag eller redningstjeneste til vanns og til lands. De mange frivillige foreningene er hjerteblodet som skaper møteplasser, trygghet, læring og liv og røre i lokalsamfunnene våre.

Norsk frivillig sektor er blant de mest vitale i verden. Sammen med svenskene er vi bokstavelig talt verdensmestre i frivillighet. 48 % av alle over 16 år deltar med frivillig ubetalt innsats. Antallet frivillige timer blir til sammen 115 000 årsverk. Til sammenlikning nevnes at det utføres ca 38 000 årsverk i oljeindustrien og 60 000 i grunnskolen. Statistisk Sentralbyrå anslår verdien av den frivillige innsatsen til ca 60 milliarder kroner.



Frivillighetstradisjonen er en viktig del av det norske arvesølvet som organisasjonene, lokale og nasjonale myndigheter har et felles ansvar for å utvikle og gi til nye generasjoner. Organisasjonene må sørge for at aktiviteter og metoder tilpasses samfunnsutviklingen og medlemmenes visjoner for organisasjon. Myndighetene må sørge for at det er enkelt å drive frivillig organisasjon og å være frivillig.

Frivilligheten trenger etisk forsvarlige langsiktige inntektskilder og et minimum av byråkrati. De frivillige skal bruke tiden på meningsfylt arbeid for hjertesaken, ikke på søknader, timetelling og rapporter.

Ingen regjering har nevnt frivillighet så ofte i en regjeringserklæring som Høyre og FrP gjør i Sundvolden-erklæringen. Løftene om mindre byråkrati, bedre rammevilkår og mindre politisk styring skaper store forventninger i frivillig sektor. Frivilligheten ser fram til at regjeringen skal forbedre momsordningen, slik at organisasjonene får refundert all moms på innkjøp av varer og tjenester til frivillig virksomhet, og at skattefradragsordningen for gaver skal utvikles. Bedrifter må stimuleres til å gi gjennom mulighet til betydelig større skattefradrag.

> NORSK FRIVILLIG SEKTOR ER BLANT DE MEST VITALE I VERDEN.

Frivilligheten forventer også at det blir slutt på at organisasjoner ansees som samfunnsnyttige i ett offentlig regelverk, men ikke et annet. Vi håper at det snart vil bli etablert én definisjon av hva en frivillig organisasjon er, ikke fire som vi har i dag. Og at de 14 ulike definisjonene i offentlige regelverk av hva et medlem er, og de 10 definisjonene av hva som regnes som et lokallag, erstattes med en likelydende gjennomgående definisjon.

For å lykkes med å stimulere til aktivitet og vekst og videreføre frivillighetstradisjonen i Norge, må imidlertid lokale og nasjonale myndigheter lytte til de frivillige organisasjonene. De må ikke tenke og legge planer *for* de frivillige organisasjonene, men *sammen* med dem! Dersom målet er vekst i og videreføring av frivilligheten, må organisasjonene få utvikle seg på egne premisser. Til gavn for dem som deltar og for samfunnet!

Med ønske om et aktivt nytt år i 2014!

Birgitte Brekke
Generalsekretær i Frivillighet Norge



RS PROFF-LYKT EXPOSURE MARINE X2

Kongelig Norsk Seilforening (KNS) og Redningsselskapet anbefaler at du har denne kraftige profflykten om bord i båten. Fra i år er lykt med 300 lumens styrke en del av det pålagte sikkerhetsutstyret under Færderseilasen. Lykten er vanntett og har en lysstyrke på hele 700 lumen, noe som gjør den ypperlig for søk og mann-overbord-situasjoner i båt. Lykten får du kjøpt på Redningsselskapets nettsider.

PRIS 1995 KRONER



RS SEA LION REDNINGSVEST

RS Sea Lion er en kvalitetsvest fra Hansen Protection, som også leverer til RS' profesjonelle redningsmenn. Vesten er utviklet av fagfolk og tilpasset deg som fritidsbåtbruker, ISO-sertifisert og utstyrt med skrittstropp og CO2-patron. Produktet får du kjøpt på Redningsselskapets nettsider.

PRIS: 1295 KRONER



RS VANNTETT MOBILETUI

Mobiletuiet fra Aquapac er 100 prosent vanntett og kåret til best i test – perfekt til å sikre din smarttelefon eller GPS fra vann og smuss. Du får kjøpt det på Redningsselskapets nettsider.

PRIS: 250 KRONER

Smarte julegaver

TEKST OG FOTO: *Sofi Lundin*



Ispropell

Kasco De-icer, eller ispropell på godt norsk, holder havna rundt båten isfri ved å sirkulere vannet. Propellen monteres under båten eller brygga ved hjelp av medfølgende tau. Vertikal montering gir en sirkulær åpning i isen, mens vinklet montering gir en oval åpning. Leveres med 8 meter kabel, sinkanode og et gitter i rustfritt stål som beskytter propellen.

PRIS: 5990 KRONER



Reservepropell

En ny propell trenger ikke å koste all verden. På Marinshop.no finnes en propellvelger som gjør det enkelt å finne den som passer din motor.

PRIS: 701 KRONER



Eksklusive sjøstøvler

Shadow Boot er en helt vanntett og pustende skinnstøvel med Dri-Lex fór som transporterer svette bort fra foten, og ble utviklet av NASA for å beskytte astronautene mot temperatursvingninger i verdensrommet. Den lagrer varmen fra foten etter hvert som den varmes opp, og gir den tilbake når foten avkjøles. Shadow Boot en av de mest populære seilerstøvlene her til lands.

PRIS: 1990 KRONER



Startkabler til båt

Startkabler er viktigere i båten enn i bilen – på sjøen kan man ikke taues i gang. Disse startkablene er spesielt designet for båtbruk. De er lange nok til å rekke fra båt til båt, og de tåler inntil 200 ampère. De har fortinnet kabel for å unngå korrosjon og har rustfrie klemmer med ekstra lange, isolerte håndtak for å unngå kortslutning. Leveres i egen bag.

PRIS: 319 KRONER



Produktene fant vi denne gangen hos MarinShop.no i Sarpsborg, utenom RS-produktene, som selges på rs.no/nettbutikk.





Måkejagerne
Helge og Harold

Helge, ugla til venstre på bildet, er flink til å holde bråkete og sjenerende fugler unna båten og brygga. Helge er effektiv mot alle typer av fugler, og han skremmer også mus og rotter. Ugla har infrarød bevegelsessensor som virker innenfor 5 m/120 grader. «Harald the hoot», til høyre, har lysende øyer som aktiveres av bevegelse, og den gir fra seg lyd når noe beveger seg i nærheten. Man kan også velge lydløs funksjon. Virker både i dagslys og i mørket.

HELGE: 399 KRONER
HAROLD: 225 KRONER



Portabelt echo kit
fra Garmin

Dette komplette settet gjør ditt GARMIN ekkolodd bærbart. Det oppladbare batteriet gjør at settet kan brukes i åpen båt uten batteri, i kanoen eller på isfiske. Settet inneholder en bæreveske med glidelåsåpning og brakett for ekkoloddfeste, oppladbart batteri, batterilader og sugekoppbrakett for svinger.

PRIS: 890 KRONER

Justerbar sittepute

FRA COMFORT SEAT

Komfortabel sittepute som kan justeres i seks ulike stillinger. Puten har vannavstøtende stoff og er lett og praktisk å ha med seg overalt. Vi har testet puten og ble overrasket over hvor komfortabel den er å sitte på. Leveres i marineblå og rødt.

PRIS: 790 KRONER



Røykfri cobb grill

Dette er grillen som du kan ha på fanget eller sette rett på middagsbordet. Grunnet den unike konstruksjonen med en isolert varmekilde i midten, omgitt av en tykk, isolert skål, kan man flytte på Cobb-grillen selv om det er 280-300 grader inni. Den er røykfri og veier bare rundt fire kilo, noe som gjør den praktisk og lett å transportere i vesken som følger med.

PRIS: 1095 KRONER



Mr. Mooring
fortøynings-holder

Enkel montering på y-bom eller brygge med strips eller buntbånd. Produktet er laget i UV-bestandig, slagfast materiale. Høyde: 95 cm.

PRIS: 479 KRONER

RS(+) VI STØTTER REDNINGSSELSKAPET

Skarvik AS
SVOLVÆR

SHIPPING, SJØTRAN-SPORT, OFFSHORE

BACHKE & CO AS
TRONDHEIM
www.bachke.no

Bourbon Offshore Norway

DEEPOCEAN
www.deepoceangroup.com

EIDSHAUG REDERI AS
EIDSHAUG - 7940 OTTERSØY
www.eidshaug.no

HELLESØY Verft

INGE STEENSLAND AS
SHIPBROKERS

Fridtjof Nansens plass 7
P.O.Box 1254 Vika, 0111 OSLO
Telephone: 23 13 55 00
Telefax: 22 41 48 29
E-mail Gas: isgas@steensland.com
E-mail Tank: istank@steensland.com

ISLAND OFFSHORE

OLSEN DAUGHTER CAPITAL A-S

Ole Kvernenes Båtbyggeri AS

Sjøtrans

OLYMPIC
OLYMPIC SHIPPING AS

SCANIA
Norsk Scania AS
www.scania.no

Ugland Construction as
STAVANGER

SOLSTAD OFFSHORE

Westplast

STRØM

rødøy-lurøy kraftverk

TJENESTER

Stord Engineering as

UTDANNING, FORSKNING

Maritimt Opplæringssenter
SØR/VEST NORGE

NORSK SJØOFFISERSFORBUND
Forbundet for MARITIME LEDERE

22 00 55 00

Rosenkrantz gt 15,
Postboks 2000 Vika, 0125 Oslo
oslo@sjooff.no
www.sjooff.no

VANNLEKKASJE-ALARM, BWA-20



EN RIMELIG FORSIKRING MOT OVERSVØMMELSE I BÅTEN ELLER I KJELLEREN. GÅR PÅ 9 VOLTS BATTERI. LEVERES MED 5 METER KABEL OG FØLER.
Pris kr. 885 inkl. mva.

OP-60 OLJETRYKKS-MÅLER



ALARM FOR HØYT OG LAVT OLJETRYKK. PASSER DE FLESTE GIVERE
Pris kr. 1.080,- inkl. mva.

PcFF-80 EKKOLODD FOR PC, 50/200 kHz



LEVERES MED «BLACK BOX», PROGRAMVARE-CD, 50/200 kHz DYBDE/TEMPERTURGIVER OG BRUKERMANUAL.
Pris kr. 7.890,- inkl. mva.

nereides as
www.nereides.no , email.nereides.no
TLF.: 22 02 02 05, Mob.90 95 30 71

Sigurd Dahl ANS

Kontakt telefon: 75 05 80 86
Antall gjesteplasser: 2
Kart nr: 56/57
Fortøyning: Flytekai
Beliggenhet/sted: Nord-Herøyvågen, Herøy kommune
Posisjon: N66 00.05 E12 18.34
Andre opplysninger:
Handelsforretning med olje, bensin, propangass, vann, fiskeredskaper, båtutstyr, salg av sjøkart. 2,5 km til kommunesenteret med bank, post, lege.





BESTILL NY BÅT TIL SAGA-KONVOIEN 2014

Bli med på vårens vakreste eventyr. Selje – Florø – Bergen – Stavanger.
Avgang fra Selje 04.04.2014. Ta kontakt for våre gode konvoitilbud!


SAGA 415


SAGA 365


SAGA 325


SAGA 320

FØLGENE PRODUKSJONS-NUMMER ER RESERVERT FOR KONVOILEVERING:

Saga 415	01-14	Ledig
Saga 365	01-14	Solgt
	02-14	Ledig
	03-14	Ledig
Saga 325	03-14	Solgt
	05-14	Ledig
	06-14	Ledig
	07-14	Solgt
	08-14	Ledig
	10-14	Ledig
	12-14	Ledig

Forhandlere i Norge

Saga Boats AS · Selje · Telefon 57 85 84 80 · www.sagaboats.no
Saga Boats AS · Leangbukta (Asker) · Telefon 57 85 84 80 · www.sagaboats.no
Maritim Center AS · Tromsø · Telefon 77 66 20 00 · www.maritim-center.no
Rennesøy Båt AS · Rennesøy (Stavanger) · Telefon 958 35 474 · www.rennesoybaat.no

Bygget i Norge

Saga boats

Saga Boats AS
Postboks 133, NO-6741 Selje
Tel: +47 57 85 84 80
E-mail: adr@sagaboats.no

www.sagaboats.no